

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、除雪体制のさらなる強化に向けた諸施策を図ること。

- 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、2009～2010 年冬期除雪体制の検証を踏まえ、改善を強化すること。

⇒2009～2010 年冬期における大規模イレギュラーでは、TWY B2 付近で自走できない事態が発生するなど、昨年度に引き続き、到着・出発便の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、2010～2011 年冬期除雪体制に向け、さらなる強化・改善が必要である。

- 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。

⇒2009～2010 年冬期においては以前よりも 30 分早い 6 時 30 分にオープンすることが原則となり、運用の向上が図られつつあるが、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、さらなる改善が必要である。

- 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。

⇒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するケースが報告されている。そうした中、国際線ターミナルが自衛隊側に移設されたことにより、航空機が冬期においても J1 や G1 を頻繁に通行することが予想される中で、C-GSE 通路の改善は不可欠であると認識している。ロードヒーティングの設置の他にも照明施設の増設等の必要性は、従前より要請してきており、併せて検討願いたい。

⇒0 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、一部蓋の設置は行われたものの、引き続き改善が必要である。

- ④ DEICING APRON 設置に向けた検討状況と運用上の課題についての検討状況を開示すること。

⇒冬期における「HOLD OVER TIME 切れ」による GTB はもとより、先般オープンした国際線ターミナルからの TAXI 時間等に鑑み、DEICING APRON の設置が進められているものと認識しているが、多くのエアラインが参入している新千歳空港において、DEICING APRON における除雪の優先順位や運用は、エアラインの航空機除雪の機材展開や防除氷液の積液場所等の問題により、運用が非常に難しいものと考えている。現段階での検討状況等について、開示願いたい。

2. 空港保安体制の強化について

- ① 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。また、出発・到着導線を分離するパーテーションにおいて、出入り可能な扉の管理改善を図ること。

3. PBB の安全対策について

- ① 4 月 16 日に国土交通省航空局から「旅客搭乗橋（PBB）の安全性向上についての提言への対応について」がプレスリリースされている中、新千歳空港においても、PBB 地上稼働エリアの安全対策として、フェンス等の抜本的な対策を講じる必要があり、その対応の検討を行うこと。
- 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（清掃・グラハン・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。国際線ターミナルでは、ヒーティング化がなされているが、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、改善が必要である。

4. 新国際線ターミナルにおける作業安全の向上について

- ① エプロン GSE 通路を確保できるようエプロンの後方拡張を図ること。

⇒現行新国際線ターミナルにおけるエプロンは、「駐機している航空機」と「誘導路を通過する航空機」との間を、GSE 車両が通過するには非常に狭く、危険を感じるという声が既に多数挙がっており、改善の必要がある。

5. 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を実施すること

⇒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る。現段階での DEICING APRON の検討状況と併せ、その対策の必要性についての認識の共有を図りたい。

6. 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。

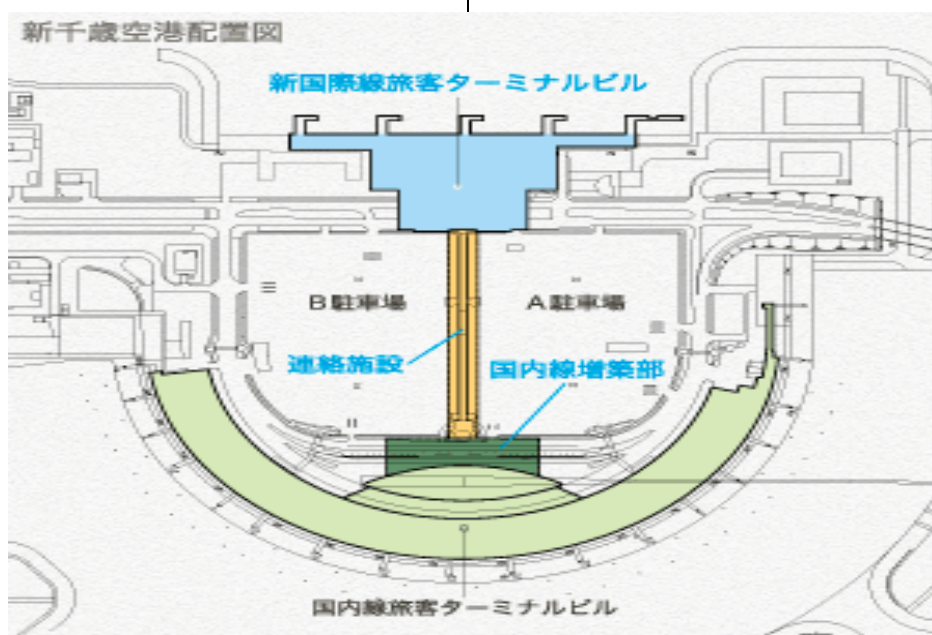
⇒降雪のために冬期積雪の際には歩道が使用できない状況が散見されており、道路あるいは凍結したターミナル駐車場の歩行を余儀なくされている現状がある。観光需要を含めた冬期の空港利用者の増加を図る上でも、空港を快適に利用できる環境整備が必要と考えており、関係機関に改善に向けた検討の要請をお願いしたい。

- ② バリアフリーの法制化への対応について、今後の改修予定箇所や実施時期等について開示すること。

⇒バリアフリーへの法制化に伴う取り組みが実施されているが、今後の改修予定箇所や実施時期等について開示願いたい。

7. その他要請項目

- 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、エアラインの負担軽減を図ること。
- ② 多客期（GW、年末年始等）期間中の従業員駐車場の整備を図ること。
- ③ 空港ターミナルビルの営業開始時間について、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を図ること。
- ④ 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を図るべく、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へ働きかけること。
- ⑤ 夏季における空港ビル内の空調設備の改善を行うこと。
- ⇒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請します。
- ⑥ オフィス賃貸料・構内営業料等、軽減を図ること。



☆発展する産業に向けて☆

■航空安全

①航空貨物の安全性向上

→大型 X-Ray の設置と ETDS(爆発物探知装置)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には、大型 X-Ray などの導入が効果的です。各航空会社の上屋搬出口に大型 X-Ray を設置し、Ship Side に向かう全ての ULD が X-Ray を通過したものだけにするなど成田空港全体で取り組むべき問題と考えます。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です。

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。

⇒昨年 12 月 1 日より国内航空会社間では機内持ち込み荷物のサイズが統一化され、運用が開始されましたが、成田国際空港においては海外航空会社が多数乗り入れていることから運用にバラツキがみられます。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、受託させるべきです。

③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です。

■空港設備と空域・管制について

①首都圏空港としての整備

→B 滑走路の更なる延伸(3,640m 化の実現)

⇒現在の B 滑走路は大型機の離陸には十分な長さとは言えません。ハブ空港と言われる他の国際空港と比べ、競争力という面からも早期に更なる延伸が必要です。

→空港設備の整備および現場検証

⇒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、旅客の利用者目線を意識した空港設備(ターミナル・スポット・搭乗橋等の増設・改装)の整備をする必要があります。

→首都圏空港として羽田・成田の協力体制の構築

⇒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ます。成田・羽田という個々の空港としてだけでなく、お客様の利便性向上を基本とした考えのもと、首都圏空港の整備として両空港を一体的に運用する政策の検討が必要です。

②空域・管制の対応

→計器着陸施設の高力カテゴリー化

⇒A 滑走路に比べ B 滑走路は CAT-Ⅲ化されていないため、低視程時や悪天候時において運用制限があります。安全に着陸できる体制の構築に向け、引き続き高力カテゴリー化の推進が必要です。

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空きが出ている状況です。しかし、上屋内の貨物は施設の限界に近い量が蔵置され、非効率な作業を余儀なくされています。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。分散化した貨物地区の効率的運用のためにも、さらなる貨物地区内の道路整備や十分な用地確保による物量増への対応等、利便性の維持・向上が必要です。さらに航空貨物の取扱量、品質ニーズの多様化を見据えた斬新な施設の検討も必要です。

■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)

⇒空港利用者の安全を考える際、緊急対応は可能な限り迅速かつ確に行われるべきです。理想としては空港の運用時間内は受診できる体制が必要です。また、空港特有の疾患として、耳鼻科を必要とするケースがあります。専門医を第 1・2 旅客ターミナルビルの空港施設内に配置することも必要です。

②混雑の緩和

→出国審査場 →入国審査場 →到着ロビー

⇒出発階は動線の確保が以前よりも改善されましたが、到着階は他国の空港に比べてかなりスペースが狭いため依然として混雑しています。利用者の動線が妨げられ混雑による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、床の色を変えて滞留禁止を記載するなどし、視覚で訴える等の対策が必要です。

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

⇒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。各航空会社でも案内説明はしているものの、荷物の取り忘れが散見されます。成田国際空港においても、乗り継ぎの際の手荷物取り忘れを防止する為の対策が必要です。

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して、環境の改善および整備を進めるべきです。加えて、外国人の訪日促進に向けて、文化や言語の違いを超えた誰からも「利用しやすい」空港づくりを目指す必要があります。

⇒外国人：ビジット・ジャパン・キャンペーンの効果もあり訪日外国人旅客数は増加傾向にあります。ターミナル内の旅客案内表示や係員の多言語対応等の案内サービスの充実が必要です。

⇒高齢者/障がい者：法対応に留まることのない、より高い水準のユニバーサルデザインを推進することが必要です。

→お客様の視点からさらなる改善

⇒成田空港のさらなるサービス・クオリティの向上には、関係各所とのさらなる連携が必要です。

⑤空港アクセス

- 空港接続道路の混雑緩和や、ターミナルビルへのアクセス道路の分岐・合流地点の案内板や標識の改善についても利便性の向上のみならず安全確保の観点からも周辺道路の整備が必要です。
- 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
 - ⇒ 成田スカイアクセスが開通し、日暮里－成田空港間を短時間で接続することが可能となりました。定時性を確保した上で国内線・国際線の乗り継ぎ利便性を高めるためには、都心と羽田間を結ぶ短絡線の整備を早期に実現することが必要であり、その際には適正な運賃の設定も必要です。
- スマート IC のあり方
 - ⇒ 今後、成田空港の 30 万回/年の発着増加に伴い道路の混雑が予想されます。現状で判断することなく中長期的な目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。

☆働きやすい産業に向けて☆

①作業安全

- 雷対策：ランプ内における利用者・作業者の安全確保の観点から警報の一元管理。
 - ⇒ ランプ内における利用者の安全確保の観点から、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。
- ランプ内への AED（自動体外式除細動器）の設置
 - ⇒ 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。多く設置するとともに、一人でも多くの従業員が AED に関する知識や使用方法、に関して学べる機会を設定することも必要です。
- 旅客搭乗橋（PBB）の安全性向上
 - ⇒ 国内の空港において 2008 年に旅客搭乗橋（PBB）のタイヤに作業員が巻き込まれ両脚を切断する痛ましい事故が発生しました。同様な事故の防止を図るため PBB のタイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）を設置することが必要です。
- フォークリフトの運転ルールの統一
 - ⇒ 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が、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を推進することに加え、定期的な取り締まりや罰則制度の検討も必要です。
- 空港内における車両の運転マナーの徹底
 - ⇒ ターミナルや貨物地区においてマナーの悪いドライバーが散見されます。また工事車両においては空港内のルールを逸脱した運転が多く、安全面に不安を感じます。車両運転規則の徹底した教育および注意喚起が必要で

- ランプ内通行帯変更時のタイムリーな開示
 - ⇒ 通行帯の変更や工事スポットの通知は、安全面・効率面から写真を添付する等、現場職員が理解しやすい通知へ工夫する必要があります。
- 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、雨天時におけるスリップ防止策として、滑り止め加工も必要です。

②作業者の利便性

→ 託児施設の充実

- ⇒ 成田空港は 23 時まで運用可能な空港ですが、託児施設の利用可能時間が 21 時までと利便性に欠けます。育児のために仕事を続けられず退職を余儀なくされる従業員も多くなります。人材確保のためにも第 1・第 2 旅客ターミナルビルへの託児施設の設置や第 2 旅客ターミナルビ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。早期に料金の引き下げを実施すべきです。
- ⇒ 日本の行政当局は、今後予想されるアジア域内での LCC との競合・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早期に必要です。
- ⇒ 成田空港では利用者から空港使用料を徴収しています。しかし、空港内での還元や利便性が伴っていないように感じます。また、高額な利用料の割には航空会社による旅客サービスに依存しているところが多いように感じます。利用者への還元やサービスの向上が望まれます。

②空港の環境・開発について

- 全ての駐機場に埋設型の GPU（航空機電源）、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です。また APU（補助動力装置）に関しては騒音の比較的小さい機材もあるため、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が必要です。

③訪日旅客を増やす取り組みについて

→ 成田医療ハブ構想への参画

- ⇒ 成田市で構想している『地域医療とメディカル・ツーリズム』に参画し、成田空港としても海外からの医療旅客の取り込みを推進することにより空港と地域をより一層発展させていくことを望みます。

1. 発展する産業

(1) 航空保安

制限区域への立ち入りの防止について

羽田空港国際化に伴い、航空保安の強化・改善は引き続き重要な課題である。制限区域内への立ち入り防止について生体認証システム(具体的には静脈認証)導入の検討状況について確認。

(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で、総合的な交通網の整備を進めていく事が必要との認識から、以下の具体的内容を提案。

- ◆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)
- ◆天王洲アイル駅におけるモノレール⇄東京臨海高速鉄道(りんかい線)の乗り換え改善
- ◆乗り継ぎにおけるバリアフリー環境の整備
- ◆空港内の横断歩道に対する安全性の改善について(駐車場とターミナル間、およびターミナル間の連絡橋)
- ◆JR 蒲田駅方面からの羽田空港アクセス改善
- ◆天空橋駅における京急と東京モノレール間の乗り継ぎ改善(ダイヤの改善による利便性向上)
- ◆京急大師線の空港までの延伸によるアクセス改善
- ◆天空橋の京急側の乗り換えシャッターの終日運用

② 国際線・国内線の乗り継ぎについて

無料連絡バスの巡回(既存の無料連絡バスの延伸)や、京急・モノレールの無料乗り継ぎについて、検討状況を確認。

③ 再拡張後の跡地利用計画について

第10期までの要請活動における具体的な提案内容も踏まえ、跡地利用の事業化に向けた跡地まちづくり推進計画(仮称)が策定されつつある中で、具体的な計画内容について検討状況を確認。

④ 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、利用者、働く者の視点からのさらなる改善を要請。

i. 第1旅客ターミナル

- ◆第一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
- ◆PC デスクおよび無線・有線 LAN アクセスポイントの表示改善
- ◆ターミナルのショッピングによる駐車場料金割引の恒常化

ii. 第2旅客ターミナル

- ◆手狭となった到着ロビーの改善
- ◆PC デスクおよび無線・有線 LAN アクセスポイントの表示改善
- ◆ターミナルのショッピングによる駐車場料金割引の恒常化
- ◆両替所の設置について

⑤ 中小型機による多頻度運航への対応

D滑走路の共用にともなう発着回数の増加により、定期航空会社は中小型機による多頻度運航へシフトしていくと考えられるが、現在の空港施設は無線施設・PBBの性能・SPOTなどの制約で中小型機が運用しづらい状況にある。総合的に空港施設を中小型機による多頻度運航へ最適化していく必要があるとの認識から、今後の検討の方向性を確認。

⑥ 国際線ターミナル CIQ 関係設備及び要員について

ターミナル共用開始時において、設備と要員は現段階での想定便数に対応できると考えているか、観光庁の目標とする到着～入国まで20分の水準をクリアできるのか、今後の段階的な増便に対して施設強化が可能か、また増設を考えているか確認。

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

第10期までの要請内容に対する回答を踏まえ、連絡トンネルの整備/拡張について、現時点での検討状況を確認するとともに、国内線から国際線への移動における場周道路活用のイメージと、現状の場周道路整備の必要性についての認識を確認。

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を要請。

- (i) 中部国際空港で発生したPBB事故の再発防止に向けた対策を要望。
- (ii) 第10期に要請した内容について一部に未対応の箇所があり、早期の改善を要望。
- (iii) 今期新たに改善を要請する項目について具体的な箇所を明示し要望。

(2) 働きやすい環境の整備

① CAB 主導による Weather Info の一元化について

強風・雷雨時における地上作業規制に関する基準はCAB が一元化して各エアライン間で統一する事が必要。

② スポットエリアの無線の受信感度の点検について

CAB 主導での無線に関する受信感度の点検と、改善へ向けて働き掛けを要望。

③ スポット停止線の統一について

エアライン毎のマーキングにせず、機種毎のペイントを実施し、停止方法の統一を要望。

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

- ◆IC カードの相互利用の拡大
- ◆空港内への銀聯カードの利用できる施設の拡大
- ◆空港内の観光エリアの充実について

(2) 環境対策について

エコキャップ活動を含む、環境への取り組みのその後の進捗及び検討状況について確認。

1. 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警備員の安全教育の充実及び人員配置等の対応を行うこと。
- ② 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。

2. 空港内車両通行帯の整備

- ① 夜間降雨のある場合に、ランプ内の視認性が悪い状況が顕在している。センターラインを間違えて進入した事例も経験している。これらを踏まえ、ランプ内のラインの引き直しや消えにくい素材での施工を実施すること。
- ② 雨天時のトーイングにおける地上作業者のスリップ防止策として、ラインに滑り止め加工を実施すること。
- ③ 200 番台、300 番台のスポットからサービスレーンに入るとき、国際線側で 14 番 SPOT から 18 番 SPOT 方向に走行時右折するときに走行車両の確認をするため、カーブミラーの設置を行うこと。
- ④ 以前 11 番 SPOT の照明台座の凸部にパレットドローリーを接触させたことから、そこを削り取る工事を実施した。同様な事例が 1 番 SPOT の照明台座にも発生しているため、同様に削る工事を実施すること。
- ⑤ 7 番から 8 番 SPOT にかけて、降雨時に雨水がたまりやすく、その雨水に砂が流され、乾燥すると砂が溜まる状況である。水はけを改善する対応を実施すること。

3. 空港アクセスの改善

- ① 自家用車利用のお客様やリムジンバス利用のお客様の利便性を向上するため、空港駐車場の予約スペースの見直しを行う。手荷物が多いお客様が自家用車を利用する傾向にあることに鑑み、予約外の駐車位置の見直しを行うこと。
- ② 連絡橋利用料金について、関空と比較しても走行距離あたりの料金が割高であり、電車、車ともに使用料金の見直しを実施すること。また、中部では自動車で空港島にきたお客様は、その自動車で橋を渡って島から出ることになる。よって、料金所は往復設置する必要は無く、入島時のみとすること。

4. 空港の設備について

- ① 今後の人材確保の観点からも託児施設の保育料の減額や兄弟の優先受け入れなどについて検討を行うこと。
- ② ランプエリア側のトイレの増設とウォッシュレット機能

の設置、および屋内にウォータークーラーの設置を望む。

- ③ 中部空港では大型機から小型機までが同じ SPOT を利用し、小型機に PBB を SET するまでに時間のかかることを多く経験している。PBB SET 時間短縮のために蔵置場所の改善を望む。
- ④ 急いでいるお客様のために、ターミナル内にファーストフード店を誘致し、早くて安いサービスを提供して欲しい。
- ⑤ 中部空港はインラインシステムを導入しているためか手荷物利用料が他空港に比較して高額になっている。これら費用は最終的にお客様の運賃に反映される事となり、航空会社やお客様の負担となる。手荷物利用料を見直し全国のレベル相当にする事を検討願う。

5. 観光政策

- ① 旅客ターミナルの高額な賃借料金や水道料金、構内営業権料を引き下げ空きテナントスペースへの魅力的な集客施設の誘致や既存レストランの飲食料金の値下げにつなげ、空港利用者数の増加を図ること。
- ② 空港島の空港設備以外にお客様を集客できるような(遊園地やショッピングセンターなど)施設を誘致し、空港利用以外のお客様の集客を図ること。
- ③ 空港内に物づくり愛知をアピールするような施設を作り、視覚・聴覚から中部を強烈に印象付け、中部圏の空の玄関をアピールすること。
- ④ JR 名古屋駅から中部空港方面名鉄への乗り換えについて、動線が分かりづらいため、JR 駅構内に案内板を設置する。また、案内板は日本語だけでなく、英語はもちろん中国語・韓国語など多言語で表示すること。

6. その他

- ① 夏季になると、小さなコガネムシの大量発生が起きていることがある。これらは作業車や機用品などの搬入時等に機内に入り込む可能性や、ピトー管等に進入し航空機の計器に異常を与える可能性がある。さらにその死骸にはハエも多く発生し、衛生上も問題がある。これらの虫は空港の空き地で発生していると考えられ、その駆除をはじめとした対応をすること。
- ② 空港貨物地区循環のバスは運賃が高額なため雨天時や真夏・真冬に利用者があるだけである。運賃をワンコインにする事で利用者も増え、利用率も高まると考える。利用状況についての社会実験を実施しデータ収集を実施していただきたい。
- ③ 中部空港はその立地と風の強いことから、ランプ内に大量の砂がたまる。我々も清掃をしているが清掃車による清掃の頻度を上げることと、集めた砂の回収をお願いする。

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、誰もが参入・継続利用しやすい空港を目指すこと。
- (2) 関西国際空港へのアクセス改善を図ること。
 - 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。
 - ・外国人旅行者の為に、関西空港駅で迷うことなく切符を購入できるように案内を工夫すること。また、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空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。
 - ③ リムジンバスの利便性向上を図ること。（新規）
 - ・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。
 - ・通勤利用者の要望の多い回数券を復活させ、かつ、同額区間であれば使用出来るよう改善するなど利便性を向上させること。
 - ・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。
- (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駐機できるよう、すべ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。また、パッセンジャーボーディングブリッジの点検を行い、隙間があるなど安全性に問題がある場合は速やかに補修を行うこと。（新規）
 - ② 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 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。
 - ・安全確保の為に、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。
 - ⑤ ANA 国内貨物事業所の国際貨物地区移転に伴い、迷われるお客様が多数いる為、案内板等の変更・改善を行うこと。（新規）
 - ⑥ PTB と駅の間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。（新規）
 - ⑦ 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、国際線ともに到着ロビー内の化粧室の案内表示を改善すること。

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（つなぎ）着用者用に洋式便器を設置すること。
 - ② 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) 職場の安全性向上を図ること。
 - ① 車両走行時の安全性確保の為に、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 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、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、車線上の雨水落下対策を実施すること。

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、作業員保護、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。
- ④ 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。

大阪国際空港について

1. お客様の利便性向上

- (1) 駐車場と空港を結び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 自動車利用者の為に利用航空会社別案内表示を充実すること。
 - ② 駐車場とターミナルビルとを結び横断歩道に雨よけ対策を実施すること。
 - ③ 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、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とる等の改善をすること。
 - ④ 一般車がペットを預けに行く時等、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）
 - ⑤ 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為に車両がスムーズに流れていない状況を改善すること。

- ⑥ 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為、カーブミラーの増設などの対応を行うこと。
- ⑦ ピーク時に駐車場が混雑し（タクシー含む）、路上駐車も多く危険である。路上案内の工夫など、駐車場への誘導を促進すること。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為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 雨天時、北側バス到着口の排水溝から路面に水が流れ、搭乗旅客の降車に影響が出る為、排水溝増設など措置を行うこと。
 - ② 23 番バス搭乗口には屋根が無く、上記同様、雨天時の対策を行うこと。
 - ③ モノレール駅下（団体バス乗り場）にターミナルビルへの案内表示がない為、導線に戸惑う旅客が多い。表示の新設、もしくは工夫を施すこと。（新規）
 - ④ 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ため改修すること。（新規）
- (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 3・4 番スポットを舗装し、雨天時の水たまり対策を行うこと。（新規）
 - ② 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為、改善すること。（新規）
 - ③ 第 1 フィンガーに授乳室がなく、またその表示もない。手荷物検査場を除くと専用の個室がない旨を表示すること。（新規）
 - ④ 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準備すること。

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、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、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こと。
 - ② 夜間トーイング作業時の安全性向上の為、第 1・5・7 エブロン内のセンターラインに灯火を設置すること。
- (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。（新規）
- (4) 空港オープン時に開店する売店が少ない。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。（新規）

3. 伊丹空港の危機管理体制の充実

- (1) 機内持込手荷物の制限強化により、受託手荷物が増えている。手荷物 X 線検査装置の増設等の改善をすること。（新規）

- (2) 本人照合精度向上の為、磁気カードではなく、ランブパスを IC カード化すること。

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) 空港アクセスの利便性向上を図ること。
 - ① ポートライナー快速の停車駅を減らし、アクセス時間の更なる短縮を図ること。（新規）
 - ② 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 ポートライナー駅ホームは、風の影響を受け、冬期は特に寒く感じられる。待合室設置を検討すること。（新規）
- (3) 空港内駐車場の未舗装路の整備を行うこと。合わせて駐車場スペースや路面案内の表示を改善すること。（新規）
- (4) 保安検査場のレーン数が少なく、早朝の混雑時には長い列が出来る。検査場増設など改善策の検討を行うこと。（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。（新規）

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. 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。（新規）
- (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。（新規）
- (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。（新規）
- (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。（新規）

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向けて発信すること。（新規）

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。しかし、沖縄振興策は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、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。

(5) 国際チャーター便の就航が増えており、施設内への収容人員も限界を迎えている。新国際線ターミナルビルの新設も決定されているが、至急 CIQ 体制も含めて、増設・受け入れ強化等の対応を図ること。

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。

- (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. 国内の空港において2008年に旅客搭乗橋（PBB）のタイヤに作業員が巻き込まれ両脚を切断するという痛ましい事故が発生した。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、同様な事故の防止を図るため PBB のタイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）を設置することが必要であり、沖縄県内の PBB 設置空港（那覇・石垣・宮古・久米島）について、早急に設置を行うこと。

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。
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>

ターミナルビル内の保安強化

ターミナルビル内の進入防止の施策

- ・福岡空港内の従業員スペースについては、ビルの構造上、警備員の配置やテンキーシステムもなく、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く、従業員とそれ以外の区別が辛い。不審者の侵入を未然に防ぐため、他空港での運用も参考にし、セキュリティ向上の検討・対策を要望する。

第1ビル出発・到着動線を完全分離

- ・第1ビルでは出発・到着動線において輻輳し誤搭乗にも繋がっている。完全分離を行う等早急な対応をお願いしたい。

ターミナルビル施設の改善

手荷物検査場の増設

- ・第3ビルには手荷物検査場が無く、0～5番スポットに向かう場合には、第2ビルの手荷物検査場の通過となり長い距離の移動となっている。混雑時間帯には検査場通過に多くの時間を要し、定時運航にも影響が出ているため、第3ビルにも手荷物検査場を設置して頂きたい。

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。

BAG 搬送用エレベーターの設置

- ・空席待ちカウンターから手荷物を搬送する場合、階段を利用することになり危険である為、BAG 搬送用エレベーターを設置して頂きたい。

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、エレベーターの設置、また第2ビル60番ゲートの改善を実施して頂きたい。

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到着ロビーに戻られるのは良くない為、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。

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。

ランプ内の誘導路、車両通行帯等の路面表示及び路面補修の改善

- ・視認性を向上させるためのランプの路面表示の改修、作業性を向上させるためのランプ内側溝付近の路面の凹凸修繕、またランプとビルとの段差が大きい箇所の改善をお願いしたい。安全走行の為、車両通行帯の改善(幅員等)も実施して頂きたい。また、夜間のオープンスポットは暗く飛行機全体が見えにくいため、照明設置の検討をお願いしたい。

誘導灯の「埋め込み式」への改良

- ・埋め込み式でない誘導灯が存在し、それへの接触事故も発生。安全確保の上でも改善が必要である。

貨物地区の車両通行帯の拡張、駐車場増設、作業スペース確保

- ・トラックが路上駐車したままフォークリフトで積み下ろし作業を行い、接触事故が起きている。また、車両通行帯が狭く一般のお客様や作業者通行時に危険である。一方、従業員用駐車場も少なく不便である。貨物地区の車両通行帯の拡張、作業スペース確保、および駐車場増設をお願いしたい。

福岡空港の利便性向上

駐車料金の30分制導入

- ・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」とする等、短時間利用がしやすい方策の検討をお願いしたい。

福岡空港の誘導路増設、ランプの拡張等の早急な実施

- ・総合的調査により現在地の展開が決まり、これまで先送りされていた施設改善が不可欠と考える。特にスポット出入りのスタンバイ時間が定時性に大きく影響している点を重視願いたい。(7時台及び17時台が顕著)

空港内に託児所の設置

- ・空港内で働く女性社員が増えており、より働きやすい環境整備を整える一環として、託児所の設置検討を願う。

空港内案内表示等の多国語表記化

- ・アジア(韓国、中国、台湾)を中心に外国人の空港利用者が増加しており、又、今後更なる増加が予測される為、空港内の案内表示を多国語表記にしたい。

空港内スペースの活用

- ・第2ターミナルビル2階のイベントスペースや1階エアラインカウンター前のスペース利用に関して、利用上の制約が多く、活用しづらい現状となっている。空港又は航空産業の発展の一助としてより活用しやすいよう、制約の緩和をお願いしたい。