

〈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、2011～2012年冬期除雪体制の検証と改善について

2011-2012年冬期における大規模イレギュラーにおいては、昨年度に引き続き、到着・出発便の大幅な遅延及び欠航等に至った例が複数確認されており、また、除雪所要時間についても、複数回、滑走路の除雪終了時間の延長が行われ、運航に非常に大きな影響を及ぼした。除雪所要時間短縮と除雪終了時間の精度向上に向けた取り組みを要請します。

冬期運航における安全性及び定時性の向上を図るため、さらなる除雪体制の強化・改善が必要であると考えているが、機材・能力ともに限定的である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について

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るが、ナイトステイ時のエプロン除雪が終了せず、航空機の大幅な遅延と欠航が生じた事例が確認されている。また、エプロン除雪に伴い発生するトーイング先のSPOTの除雪に時間を要し、トーイングが遅れ、結果としてエプロン除雪に時間を要する事象も発生しており、さらなる改善を要請します。

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の実施について

降雪時において、貨物搬送で頻繁に使用するC-GSE通路や0-3番スポット前におけるターミナルGSE通路を中心に、路面凍結によりスリップし、搬送遅れ等が発生している。C-GSEエリアには、勾配もあり、車両が動けなくなる事象も発生している。昨年への要請では、「ロードヒーティング設置は費用面等を含め難しい」との回答であったが、ロードヒーティングの設置以外にも、C-GSEエリアの勾配改善や除雪を強化するとともに、照明施設の増設、さらには標識看板の設置および標識やポールには蛍光テープを張るなどの安全対策を実施することを要請します。

④DEICINGエプロンの除雪体制の構築と運用面の課題について

2011年度より本運用が開始されたDEICINGエプロンについては、DEICINGエプロン自体の除雪が行われていないために使用が出来ない状況や、DEICINGエプロン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エプロンの除雪体制構築を要請します。

また、DEICINGエプロンはTAXI WAYとして使用さ

れることもあるため、DEICINGエプロンでの除雪を決定した航空機がスムーズにDEICINGエプロンに到達できないという事象も発生していた。DEICINGエプロンでの除雪が発生した際は、当該航空機がスムーズにDEICINGエプロンに進入し、除雪できる体制とするよう、要請します。

さらに、特に降雪時において、DEICINGエプロンに向かう際のGSE通路が狭く、ポールの設置は行われていたものの、判りづらいため通行に支障をきたしており、併せて改善を要請します。

2. 空港保安体制・空港施設について

①空港内の施設出入り口全般の運用改善および出発・到着動線について

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・到着動線でテンキーなしで入りできる扉があること」に関連して、今後のターミナルビルクリーンエリア改修に関する現在の検討状況等を開示することを要請します。

②新千歳空港の急病人発生時の対応強化について

国内線ターミナルにおいて、急病人が発生した際、到着ロビーから出発ロビーを逆流して搬送しており、また、救急車両の駐車位置が定められていないため、急病人を搬送するのに時間を要することがある。一刻の猶予も許されない状況が発生した場合の対応に不備があると認識している。また、国際線ターミナルにおいては、直接エアサイドから搬送するため、現状急病人が発生した場合に機内からストレッチャーによってターミナルビル外に搬送する動線がなく、特に冬期においては、緊急的な対応に不備があるものと認識している。国内線・国際線ターミナルにおいて、救急車両の駐車位置を設定するなど、急病人が発生した際に、速やかに搬送できる体制構築を要請します。

③夏期における空港ビル内の空調設備の改善について

新千歳空港においては、クールプロジェクトが実施されており、雪を利用してターミナルビルの冷房を行うことでCO2削減に取り組んでおり、また、昨今節電に協力していかなければならない状況でもあるが、空港を利用するお客様や従業員が快適に過ごすことができるよう改善が必要であると認識している。クールプロジェクトの深化も含め、空港ビル内の空調設備の改善を要請します。

3. PBBの安全対策について

①PBB地上可動エリアの安全対策について

現在4箇所のPBBにタイヤガードが設置され、安全な環境へ前進したと認識している。今後すべてのPBBにタイヤガードを設置する計画が示されているが、可能な限り早期に設置することを要請します。

②PBB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・ゲラン・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、受傷事例も報告されている。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、PBB管理者による改善を要請します。

③国内線PBBの老朽化について

国内線PBBは、長年使用されており、雨漏りや作動しなくなる等、老朽化によるものと考えられる不具合が多数発生しており、不具合箇所の改修を要請します。

4. 環境問題への対応強化について

DE-ICINGエプロンが本運用となった2011年度において、環境への影響についてどのように分析されているか、情報開示を要請します。また、クールプロジェクトが実施されているが、近隣の湖を含めた環境への影響が認められた場合には、速やかに対策を検討し実行するよう併せて要請します。

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について

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、改善に向けた検討を要請します。

②新千歳空港の安全対策に関する要請について

2011年3月11日に発生した東日本大震災では、無数の尊い命を奪い、また、多くの家屋・建物が倒壊しました。被災地にある仙台空港も甚大な損傷を受けました。今後、震災が発生したとしても、新千歳空港が甚大な損傷を受けず、利用者および従業員の安全が確保されるよう、空港施設全般の点検を実施し、不具合箇所を改善することや、避難経路や避難場所が確保できる状況にあるかを含め、災害発生時の対応を考えておく必要があると認識しています。東日本大震災の教訓を活かし、利用者と従業員が安心して空港を利用するために、さらなる安全対策を要請します。



新千歳空港ターミナルビル

6. その他要請項目

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。

〈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り、中国等の世界に目を向けた需要喚起の施策も重要であるが、一番の需要である日本人観光客については、年々減少しており、北海道全体に少なからず影響を与えていると認識している。魅力ある観光資源を有した北海道各々の市町村等においても、北海道庁を中心にキャンペーンを含めたさまざまな観光施策が実施されているが、今後も引き続き魅力的でインパクトのある観光政策を充実させると共に、その観光政策を日本全体、あるいは世界全体にアピールし、多くの観光客が北海道を訪れ、北海道のすばらしさを実感し、リピーターとして、また北海道を訪れるというサイクルを生み出せるよう活動する必要があると認識している。

2. 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

札幌近郊地域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認識している。また、最終便到着後の札幌近郊地域へのアクセスも他の主要幹線空港と比較した中でも改善の余地があると認識している。

また、昨今、新千歳空港ターミナルのリニューアルに伴い、空港を訪問するお客様が増加している。駐車場も満車になり、近隣の道路渋滞が休日を中心に発生しており、バスの遅れも生じている。駐車場を拡大する等、空港へ向かう道路の渋滞緩和への対策も必要であると認識している。



国内線エプロン

〈発展し続ける産業に向けて〉

1. 航空安全の更なる向上を目指した取組み

①大規模イレギュラーに備えたルール作りと訓練の継続的な実施

事象発生後の初動に関するガイドラインやルール作りは、関連各社を巻き込み進めていくことが必要と考えます。東日本大震災発生時には、ランプへの非難誘導や機内への誘導、建物の中に待機を命じるなど、対応が統一されていないことから、その必要性は高いと感じます。

加えて、「訓練の充実」「参加者の裾野を広げる」「定期的なリマインド」のそれぞれの機能を付加するために、インターネット上で行える訓練の充実や知識の更新を行う仕組みの構築を検討願います。

②空港利用者および従業員の安全に関わる情報の統一化

災害発生時はもちろん、平常時においても、お客様の利便性の観点や従業員の安全確保の観点から、交通機関情報や落雷警報・地震発生情報などは、NAAによる情報の一元管理と提供・発信が求められます。

多くの外航キャリアが就航する成田空港では、一つの就航便を複数の事業者で請け負っている場合も多く、作業者の安全に影響する情報は、特に統一する必要性を感じます。情報伝達の一つの方法として、統一警報の設定も検討願います。

大規模イレギュラー発生時は、NAAとエアラインや関係各社との情報共有が普段よりも求められます。設置検討されているデジタルサイネージを、大規模イレギュラー発生時に情報共有ツールとして活用することを検討願います。

大規模イレギュラー発生時はNAAとして総合窓口を設置し、お客様対応や関係各社からの情報集約と提供を行うことが必要と考えます。

③航空機に対する危険物に関する注意喚起

お客様が機内に持ち込んだライターが機内座席の稼動部分に接触し、客室内での火災発生およびATBに至る事象が発生しました。同様事例は過去にも発生しており、水際である出発階の各喫煙所にて、注意喚起を行うことが有効であると考えます。

2. 空港としての競争力強化に向けて

①国際線乗り継ぎ旅客の利便性向上

国際線を乗り継ぐお客様が一度4Fへ移動しなければならないなどの課題点を解決し、乗り継ぎ旅客動線の改善やセキュリティ設備増強、手荷物スキャンの処理能力向上によって、成田空港としてMinimum Connection Timeを短縮し、セールスポイントとしてアピールすることが重要です。

②国内線への乗り継ぎ旅客の利便性向上

外国人旅客を対象とするイミグレーションの混雑が目立ちます。時には1時間以上必要なケースが散見されます。国内線への乗り継ぎ利便性向上の観点から、到着便が集中する時間帯ではオープンブースを増やすなどの対応が必要です。

第1ターミナル国内線セキュリティの前には、長蛇の列がで

きています。長時間のフライトで疲労しているお客様に迷惑を掛けるばかりか、定時性を確保するための旅客係員の対応は生産性向上の阻害要因となり、エアラインの競争力低下にも繋がりがねません。第2ターミナル同様、物理的な設備拡充・処理能力向上が求められます。

③航空貨物の優位性を生かす整備

成田空港では、貨物上屋など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、取扱量に見合った施設を確保できていないのが現状です。まずは施設賃料の値下げが望まれます。

施設の分散化による利便性の低下は深刻化しています。成田空港が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・設備の整備を図り、中長期的なグランドデザインの見直しを行うなど、現在の分散化を解消する必要があります。当面の対応としては、分散化した貨物地区の効率的運用のために、貨物地区内の道路整備や物量増への対応等、今後も利便性の維持・向上が必要です。

④公平性を確保した施設・設備投資

LCCを誘致して航空需要の活性化につなげることは、空港の発展だけではなく日本の航空産業の発展に必要と感じますが、極端に偏った優遇によってFSCとのバランスを欠いた施策を推し進めるべきではありません。

LCC専用ターミナルの建設など大規模な工事を計画するのであれば、これまでFSCが繰り返し発信してきた施設面での対応も、併せて改善できるよう検討すべきです。

3. 空港利用者の利便性向上を目指して

①空港構内の動線案内充実と多様化

日本の高齢化社会や、LCC本格参入による新たな需要の掘り起こし、アジア系訪日外国人など、空港に不慣れなお客様の増加を考慮すると、空港構内の動線案内充実・多言語化が求められていると感じます。

携帯情報端末を活用した多言語案内ツールは充実していますが、より多くのお客様に向けた情報提供を行うためには、掲示板の表記、床面へのペイント、分岐点でのアナウンスなど、誰にでも分かりやすい案内が求められています。

②到着ロビーを中心とした混雑緩和

到着階は他国の空港に比べてかなりスペースが狭くなっています。そのため依然として税関出口付近が到着旅客と出迎への待ち合わせ、公共交通機関の発券カウンターの列、その他の通行者で混雑しています。加えて、アジア系グループが到着階での集合を無秩序に行い、動線が妨げられるだけでなくカートでの衝突等、不安全事故も見受けられます。

出口付近で人の滞留を防ぐために、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の対策が必要です。

③空港アクセス（鉄道）の充実

京成スカイアクセス線開通で利便性向上が図られていますが、空港利用旅客の更なる利便性向上、商業地と空港を結ぶアクセスの充実に加えて、従業員の通勤環境改善のための早朝深夜のダイヤ拡充も強く望まれています。

京成本線とJRの最終電車を遅く設定し、空港関係各社の

交通費負担を軽減することは、最終的に航空利用料金の低減・お客様の利便性向上につながるものと考えます。

京成本線の早朝時間帯・下り方面のシティライナーは通勤利用の空港関係者から復活を願う声を聴きます。京成本線沿線のお客様が早朝の在来線列車でフライト前に疲れている様子もよく目にするため、千葉県在住のお客様の利便性向上の観点からも再度運行することを検討願います。

④ 駅構内の案内表示と安全対策

京成本線は改札を2か所通過することや乗車すべき電車を判別しづらいなど、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が求められます。

新設された京成線ホームは物理的に幅が狭く、転落防止ガードの設置が望まれます。

〈働きやすい産業に向けて〉

1. 児童福祉の充実に向けて

① 託児所の充実と運用拡大

空港内にはシフト勤務者が多くいますが、シフト勤務に対応した保育施設が少ないために出産に対する不安の声や、育児休職を終えてからの職場復帰に対する不安の声を多く聞きます。日本の玄関口である成田空港を抱える成田市として、シフト勤務に対応した保育施設を充実させることは必須課題と考えます。

空港内においては、NAA保育ルーム「たんぼぼ」の運用時間の拡大を求める声も少なくありません。延長した時間帯においては料金設定を見直すことも視野に入れ、運用時間拡大を優先に検討願います。

2. 作業者の安全確保について

① 旅客搭乗橋（PBB）のタイヤガード設置

成田空港ではPBB操作に関して、①免許制や②監視員配置の安全策を取っていますが、ヒューマンエラーによる見落としや機器の故障によって操作不能となるケースを100%否定することはできません。成田国際空港においても、痛ましい事故を二度と起こさないために、タイヤに巻き込み防止装置（タイヤガード）の設置が必要です。

② ランプ内へのAED（自動体外式除細動器）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確保の観点、およびバス移動中などランプ内のお客様の安全確保の観点から、ランプエリアへもAEDの設置が必要です。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、NAAが主体となり設置個所を各事業者と共有することにより、緊急時の対応を現場作業者が迅速に行えようと考えます。

③ 空港内の交通安全の確保

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、貨物地区の交通ルール遵守（上屋内、迷惑駐車・速度超過・逆走）に改善が見られませんが、歩行者の安全を確保するためには、定期的な取締ま

りを繰り返すことにより、交通ルール遵守を徹底させることが必要です。

ランプ内交通安全確保のため、車両交通帯には現行使用されているものよりも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、TAXIラインに滑り止め加工が必要です。

④ アースポイントの設置（未整備スポット）

成田空港では給油用と避雷用のアースポイントを併用していますが、給油ピットが設置されていないスポット（600I、703）にはアースポイントも設置されていません。落雷時の作業者の安全確保の観点から、アースポイントの設置を求めます。

3. 従業員が成田空港で働いていて良かったと思える環境整備について

① 作業者の利便性向上・作業環境改善

ランプパスについては取得手続きの簡素化、車両港内免許については「講習・試験の開催頻度増」をはじめ、初めて港内免許を取得する場合を除き「各空港の特性のみの講習とする」または「事業者への講習・試験の代行」など、申請方法や講習を簡略化すべき必要があります。

SPOTでのENG RUN UPは6:00-22:00と制限されています。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（23:00まで）の制限緩和を求めます。

APU（補助動力装置:Auxiliary Power Unit）に関しては騒音の比較的少ない機材もあるため、一律に運用を制限するの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（使用場所・時間）が必要です。

成田空港にも最新鋭機B787の定期便ができましたが、B787対応可能なGPU配備スポットが少なく、今後同型式機の増加を考慮し、180KVA仕様GPU配備スポットの増加が求められます。

〈活力ある産業に向けて〉

① 空港着陸料・賃借料の低減

空港着陸料・賃借料の低減を実現するために、空港会社としての効率化が求められていると感じます。エアサイド（滑走路・エプロン）とランドサイド（ターミナル・駐車場）の一体運営を行っている成田空港だからこそ実現することができる効率的な空港経営（適正な人員配置とリソースの検証など）を追求していただきたい。

② 環境に優しい空港を目指して

成田空港がエコエアポートであることを更に強く発信することは、成田空港で働く従業員にとっても誇りに感じることができます。成田空港は地域の象徴的な施設でもあるため、エコエアポートの取組みについては空港会社だけでなく、千葉県や成田市からもサポートを仰ぎながら、太陽光発電施設の設置拡大やEV充電施設の充実などの取組みを推進していただきたい。

航空連合東京は、2010年度秋より運用が開始された「羽田空港再拡張及び新国際線ターミナル供用開始後の課題」を最重要課題として捉えています。羽田空港を世界に誇れる空港にしていくためには、利用者の視点や働く者の視点から空港全体の利便性を点検し改善に繋げていくことが極めて重要と考え、関係各所に対して以下の要望・確認を行いました。

1. CAB

①2014年発着枠拡大以降の見通し確認

現状の長距離国際線は深夜早朝のみにとどまっているが、国際空港としての競争力・利用価値向上の観点から、2014年の発着枠拡大以降の見通しを伺いたい。

②ランプ内損傷箇所の補修及び利便向上の為の改修要望

羽田空港ランプ内で働く者の安全を確保するために、ランプ内損傷箇所の補修及びランプ内において、改修することで利便性が改善されるような箇所に対して改修を要請するので対応願いたい。

2. 日本空港ビルデング

①内際ターミナル循環バスの乗り間違い防止策

ターミナル循環バスの停留所に関して、到着したバスが国内ターミナル循環バスなのか、内際ターミナル循環バスなのか分からず、間違えてバスに乗られるお客様が散見されるため、それぞれの違いをより明確にし、乗り間違いが発生しないようさらなる工夫をお願いしたい。

②緊急時の空港従業員に対する安全対策再確認

3. 東京国際空港ターミナル

①Baggage Claimでの待ち時間短縮

Baggage Claimまでの荷物搬入に時間がかかる設備構造となっており、都心に近い利便性の高い空港であるにもかかわらず、お客さまをお待たせしている現状がある。特に深夜到着便では、その待ち時間によって、公共交通機関の運行終了時刻が迫り、お客さまが移動できる範囲が狭まってしまうため、利便性の高さを活かすべく、Baggage Claimの整備を望む。

②クリーンエリアへの店舗誘致

クリーンエリア内に、出発前に手軽にとれるような軽食を提供する店舗がない為、ファーストフード店やコンビニエンスストアのような店舗の誘致を要望する。

③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確認

羽田空港国際線ターミナルについては2013年度を目途に、再拡張される方針が示されているが、国際線ターミナル再拡張後について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。

④TIATゲートの改修

空港外部から国際線ターミナルランプ内へと乗り入れの

際に使用されている現在のTIATゲートは、10tクラスのFD車が通行できず、業務に支障をきたしている為TIATゲートエリアを10tクラスの車両も通行できるように改修を検討頂きたい。改修が不可能であれば、代替手段としてTIATゲートを運用できるように要望する。

⑤リムジンバス停留所への経路案内改善

到着ロビーからバス停留所への経路案内表示はあるものの、リムジンバス乗り場へ向かう案内が”路線バス乗り場”と表示されており、利用者はその表示からリムジンバスをイメージできずに混乱が生じている。経路案内を利用者が混乱しない表示へ改善を要望する。

4. 京浜急行電鉄

①ダイヤ改正のポイント確認

今後更なる空港利用者の増加が見込まれる中で、ダイヤの改正や改正についてのポイント等あれば再度確認させていただきたい。

②国内線ターミナル駅ホームの表示改修

改札階とホームを結ぶエレベーターがあるが、改札階からホームへ降りた際、どちらが何番ホームかの確認を電光案内板まで行き確認しているのが現状である。エレベーター利用者の中には体の不自由な方や大きな手荷物等を持って利用される方が多い為、エレベーターを降りてすぐに目的のホームに向かえるようエレベーター内、又はエレベーターの降り口付近にホーム番号を示す表示（デカール等）の設置を検討していただきたい。

③京急蒲田駅における高架工事終了後の動線確認

高架工事完了後、現在発生している乗換え時の上下階への移動は解消されるのか伺いたい。

④今後の利用者増に対する駅の改修予定等の確認

羽田空港国際化が開始され一般の利用者や海外からの利用者の増加に伴い改修、及び今後改修を予定している内容等あればお聞かせ願いたい。

5. 東京モノレール

①空港アクセスの利便性向上についての確認

国際線就航後のモノレール旅客動向ならびに、2014年の羽田国際線の発着枠増加を加味したダイヤ改正に関して確認させていただきたい。

②新整備場駅の利便性向上

新整備場駅出口付近に設置されている「東京国際空港施設案内」の表示内容が間違っており、利用者に混乱を与えているため早期改善を願いたい。また、中期的な施設整備の計画として新整備場駅の階段幅の拡大とエレベーター設置をご検討願いたい

③浜松町の利便性向上

羽田空港国際化以降、浜松町の空港側改札が22時以降は1箇所のみでのOPENとなり、利用者が集中し混雑してい

る。海外からの到着便旅客を中心に利用客も多い為、海外に向けた国の玄関口となる羽田空港利用旅客の利便性向上が望まれる。浜松町の南口改札を22時以降も運用するよう検討願いたい。

6. 大田区

①2013-14年度の羽田空港再拡張に備えた空港周辺のまちづくりについて（確認）

2013-14年度の羽田空港再拡張にあたり、内陸乗継も含めた国際線旅客にとって利便性の高い空港周辺のまちづくりが必要であると考えられるが、都市計画の側面から行政側の展望を確認したい。

7. 東京都

①天王洲アイランド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

昨年度の回答において、「乗り換え改善にあたっては、事業主体/事業手法/乗継ぎ円滑化方策の具体化などの課題がある。このため、東京都は、国が主導的な役割を担いつつ関係者間の調整を実施するよう求めており、昨年度も、春と秋の2回、国に対し提案要求した。今後も、早期実現に向け、様々な機会を捉えながら国等関係機関への働きかけを行っていく。」と聞いているが、1年間の取り組み状況について確認したい。

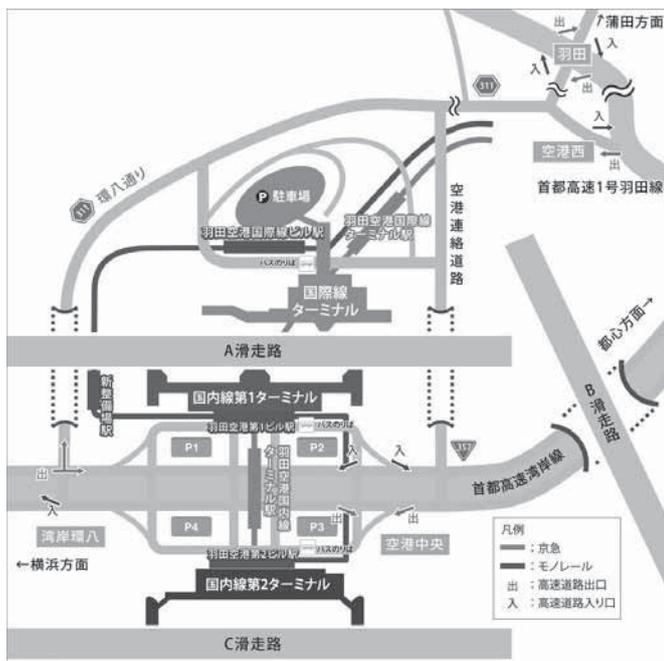
②首都圏の玄関口にふさわしいアクセス手段を中長期的に整備していくための展望確認

首都圏の国際線枠は、現在羽田6万回/成田20.5万回である一方、2014年度には羽田9万回/成田20~28万回となると同時に中長距離線も就航する。この結果、首都圏の玄関口として羽田空港のプレゼンスは大幅に向上する。その羽田空港への主要なアクセス手段として、リムジンバスや京急、モノレールが現在大きな役割を果たしているが、首都圏の玄関口にふさわしいアクセス手段を中長期的に整備していくために、既存アクセス手段の改善や新たなアクセス手段新設等の展望を教えてください。

③神奈川口構想の進捗確認

多摩川を挟んで羽田空港と川崎市とを結ぶ新たなアクセス通路を繋ぎ、羽田空港の国内各地と海外との人・モノ・情報の交流による活性化を、対岸の京浜臨海部や神奈川県経済の活性化につなげようという神奈川口構想がある。この構想は、空港と周辺地域との相互発展を目指して「羽田空港臨空都市懇談会」などで議論されてきたが、大田区は、大田区が示した「羽田空港跡地利用基本計画」のまちづくりが崩れるといった理由でこの構想に反対しており、計画は進んでいないと認識している。

この構想は、我々航空会社の従業員にとって、空港を利用されるお客様のアクセス向上や避難経路の確保、事業者にとっての選択肢の増加といったメリットが考えられるものの、そのメリットの裏付けは曖昧である。このため、まずは、神奈川口構想に対する東京都のスタンス及び進捗を確認したい。



羽田空港周辺図



東京モノレール



京浜急行

〈発展する産業に向けて〉

1. セントレア連絡橋、従業員割引若しくは免除制度導入について

海上空港であるセントレアへのアクセスは、連絡橋のみであり、トラック含む特に自動車については年間かなりの費用を各事業者が負担している状況である。これにより人や物流の衰退が進み、連絡橋の建設費に要した借入金の償還計画にも支障をきたすと考える。そこで空港内、空港利用事業者に対する、セントレア連絡橋の通行料減免措置を要請する。これによる貨物輸送コストの低減効果により、セントレアの競争力強化を図り、取り扱い貨物量の増加や企業誘致の促進に繋げると共に計画交通量の達成にも繋がると考える。将来的には全ての利用者に対する減免措置実現に向け要請していく。

2. 愛知県主要駅構内に於ける動線・案内の明確化について

観光庁政策であるビジットジャパン事業（訪日3000万人プログラム）など訪日外国人に対する対策が早急に求められている。観光庁実施アンケート結果において旅行中に困った事で約二割を占める公共交通機関利用方法の明確化は必要不可欠であり、中部国際空港建設時に発足した「中部国際空港アクセス利便性向上対策協議会」を空港事業者が参画したうえで再度実施し、名古屋駅、金山駅などの主要駅におけるセントレアへの動線、案内を明確化することを要請する。

〈働きやすい産業に向けて〉

1. 安全確保に向けて

（1）ランプエリア・貨物地区に出入りする業者及び警備会社社員への安全教育の実施

過去のPBB人身事故は制限区域内に於ける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の主要原因であると考えている。対策として実施したPBBタイヤガード設置は対処法であり、事故を撲滅するためには制限区域内に於けるルール遵守が重要であるとする。ルール遵守に関して航空関連事業者は自主的に安全・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は安全意識が不足しているように感じられる。そこで、空港会社が主体となり違反者及び会社に対し厳重に対応することを要請する。

（2）PBB装着時間の短縮及びオーバーランの削減

近年、国内線では標準作業時間が短く設定され各工程の短縮が求められており、PBBの装着時間短縮は定時性およびCS観点に於いて重要である。セントレアで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同じPBBスタンバイ位置からの装着では時間が掛かり定時性及び品質に問題がある。また、VDGSにおけるオーバーランについては

対策として地上目標を塗装した事により事象が減少傾向にあるものの根絶には至っていない為、以下を要請する。

- ①装着時間短縮の為、大型機用、小型機用のPBB各スタンバイ位置を設定すること。尚、この対策によりPBBが乗員に対する停止位置目安となりオーバーラン事例も減少すると考える。
- ②VDGS更新時に於いては表示拡大等、安全配慮に特化した改善を実施すること。

（3）安全性確保を優先した空港施設の改善及び改修

ランプエリア事故件数は年々減少傾向にあるが、減便による輻輳時間緩和が最大の理由と考えており、便数と比較すれば件数が減少している訳ではないと考えている。特にランプエリアは制限がある環境である為、空港会社が作業環境に於いても改善努力をする必要があると考えており、作業安全確保を最優先とした空港設備改善および改修が必要であるとされている。

- ①#18 SPOT一時停止場所に於いて大型車両の影響により非常に視認性が悪く安全確保できる状態ではない。安全確保に必要とされる視認性確保の為、#18コーナー付近にあるGSE車両の配置換えを早急に行うこと。
- ②#8.18 SPOTのPBB付根付近は路面に偏りがある為雨水が溜まりやすい状態であるが、排水溝設置工事を実施して頂き緩和されている状況である。しかし水たまり解消には至ってはならず、更なる安全確保の為根本的な原因である路面凹凸を解消するような施工をして頂きたい。
- ③センターピア付根通行帯トンネル、南側出口に於いて左側の視認性が悪く、人、自転車、駐車車両動向が確認出来ない状況である。中央柱部へ小型カーブミラーを設置する事により危険回避が期待できる為、設置すること。
- ④夏期におけるランプエリア環境は気温上昇により劣悪であり、各社にて熱中症対策を講じているが作業員毎にペットボトル保有させると管理上の問題があるなど、対策に苦慮している。その為、各トイレ施設付近へのウォータークーラーの設置を要請する。特に各事業所より一番遠くなる場所（センターピア先端部）について優先して設置すること。
- ⑤ランプエリアに於けるAED設置について現状ではお客様用に配備されたAEDを併用する配備となっているが、作業安全の観点からランプエリアへの配備、および貨物エリアに於いては増設すること。
- ⑥各SPOTに配備されたエアコン地上施設は開港当初に予定されていた大型機用の施設であるが、現状では小型機での運用が多くなりエアコンダクト接続に作業員が大変苦慮している。その為、小型機に於いても延長ダクト接続の必要性が無い施設への改善を要請する。

（4）地上管制におけるPUSH BACK方向指示の簡素化および安全確保の徹底

昨今、地上管制からのPUSH BACK指示の表現が規定されている標準のものとは異なる為誤解を与えやすい内容のものがあり、PILOTと地上センター間で内容の再確認や、PUSH BACK方向間違いにつながりかねない事例がしばしば

ば報告されている。また、指示通りでは他機のエンジンブラスト範囲に地上作業が入る方向での指示が出た事例もあり、PILOTに対し地上よりPUSH BACK方向変更を管制へ依頼するよう求めることもある状況である為以下を要請する。

- ①PUSH BACK 指示方法の簡素化および統一。
- ②機体間隔、特にブラストの影響をこれまで以上に考慮して指示を出すこと。

(4) 震災課題に対する早期対応

昨年度発生した東日本大震災に際し、あらゆる災害課題に対して空港会社为中心となり各事業者が連携・協力していく事が求められている。中部空港会社に於いても発生震度に対する警報対応の基準変更など対応して頂いたが、いまだ改善されない内容について早急課題として以下を要請する。

- ①特定地区に於いて地震発生時の緊急放送が流れてこない状況であり震災時に避難が遅れる可能性がある為、早急に改善すること。
- ②災害時用備蓄品がターミナルビル内に限られていると共に貨物地区に於いて緊急避難場所に指定された施設が通常閉鎖された場所であることに対して問題提起すると共に、各事業者の災害時備蓄品を備蓄する場所が無い為、施設の開放を要請する。

2. 利便性向上に向けて

(1) 利便性確保を優先した空港施設の改善及び改修

中部空港会社として利用者を対象にアンケートを行い利便性向上に向けた改善および改修を行っているが、従業員が作業時に直面する内容、作業員目線から必要と考える以下の項目を要請する。

- ①#9 SPOTにおいてDHC8-400を運用する際、現在の停止位置ではPAX Door下付近が水溜りとなり、旅客の乗り込みに支障をきたしている。徒歩ボーディングはもとより、ボーディング用STEP (PBS) を使用しても水溜りを覆うことはできず、現行のボーディング方式では全ての方式で影響を受ける状態となっている為、路面改修工事を要請する。
- ②バスラウンジからの案内に関し、保安検査場を通過後、バスラウンジへの案内表記が小さく、また101~103 GATE (国内)、201~203 GATE (国際) という名称から、#11もしくは#21と勘違いしてGATEを間違う旅客が散見される。101~103→9A~9C (国内)、201~203→18A~18C (国際) というようにバスラウンジへ向かう階段に近いゲート番号#9・#18にちなんだ表記変更を要請する。
- ③温水洗浄便座の国内における出荷台数は、年々増加しており、内閣府の調査 (2006年3月実施調査結果) によれば普及率が62.7%に達し、ファンヒーター (67.5%) やパソコン (68.3%) の普及率に近づいてきている。作業員の衛生上、およびお客様の利便性を考慮し、ターミナルビル内トイレに温水洗浄便座機能の増設をすると共にランプエリアトイレに対しても新規設置を要請する。
- ④現在HIGH POWER R/U実施場所はTAXI WAY,滑走路

に限定されており、昼間の就航時間帯での実施が難しい状況である。昼間帯でも実施可能なR/U専用SPOTやエリアの設置を要請する。

(2) 鳥衝突防止対策及び害虫駆除対策の継続

毎年同時期になると海鳥、渡り鳥が飛来し、航空機に影響を及ぼしている。また夏期にはランプエリアに虫が大量発生し、航空機及び航空機搭載物品への侵入を防ぐために各社で自助努力している状況である為、以下について要請する。

- ①最新情報での継続的な鳥衝突防止対策の実施。
- ②空港内土壌部への薬品散布による幼虫期に於ける駆除にて未然防止対策の実施および成虫に対する籠設置による捕獲対策の継続。

(3) 空港周辺医療施設の充実

今後の観光政策に於いてインバウンド増加を目指す中で、訪日外国人に対しても適切な医療を提供する事は観光事業に与える影響が大きく、不安なく医療を提供することは命題である。新設される医療施設に於いては常滑市と中部国際空港または愛知県が連携して国際的な視点で建設する必要性があると考え、以下を要請する。

- ①新設される医療施設への新感染症病床の設置。
- ②観光庁および国土交通省が事業者に提示する最低限のガイドラインに沿った外国語対応を求める。

〈活力ある産業に向けて〉

1. 貨物地区制限エリア外駐車場の時間貸借の検討

当該地区駐車場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っている。また、貨物地区制限区域内には時間貸し対応の駐車場が設置されているが、利用は皆無に等しい状況である。そこで効率的な運用を図る為にも以下について要請する。

- ①制限エリア外駐車場の料金体系として、月極め契約及び時間貸借の双方を設定すること。
- ②当該地区の駐車場は利用者が空港従業員である事から、旅客を対象としたターミナル駐車場よりも低い、常滑市で一般的な料金体系 (常滑駅周辺駐車場と同等) とすること。

2. 賃借料の減額について

世間一般では、高い賃料を払い続けられないテナントは移転を余儀なくされているが、状況は空港内に於いても同様であり、ランプエリアで最も利便性が高いオフィスがまだまだ空室となっているのが現状である。今後、各事業者が経費削減努力を行うに連れ、空室率の上昇といった現象が起こる可能性がある。オフィスの有効活用による事業者、空港利用者の利便性向上の為に以下を要請する。

- ①各事業者を活性化させる事は永続的な活力ある空港に繋がると考え、賃料減額を行い事業者への負担を軽減すること。
- ②空港利用者の利便性向上の為、現状の高額な飲食形態だけでなく、様々な形態でのテナント誘致を行うこと。

〈関西国際空港について〉

1. 空港運営・経営面での視点

(1) 航空機利用促進に繋がる集客施設としての空港発展

旅博などの関西空港島内でのイベントでは普段、旅行にはいかず空港になかなか足を運ばない層のお客さまもイベントとして空港に来る。また、そもそも飛行機を利用するためだけでなく、アミューズメントパーク的な要素も取り入れ、航空機利用客以外の人も遊びに来れるような場所にしていく。(そもそも空港自体が飛行機の離発着が見れたり、海外の臭いがしたりとわくわくする場所なので、それを利用しない手はない)人が集まれば、空港自体がにぎわい、店舗の売り上げも増し、新たな店舗の誘致や営業時間の拡大など好循環にもつながる。また旅行喚起にもつながる。イベントや施設については各エアラインとも協力してやっていく。

まずは空港に来てもらい、身近な存在ということを認識してもらうことが必要であり、空港が飛行機に乗るためだけの非日常的な施設ではなく、遊びと生活に関連した身近な施設にしていくことで、全体的な航空需要喚起につなげていくべきである。

(2) 24時間空港としての空港滞在旅客の利便性向上

現状、乗り継ぎや早朝出発旅客に対する簡易的な仮眠施設がないため、深夜時間帯などには、空港待合室のベンチ等で大きな荷物をもって寝ているお客さまが多数いる。関西空港島内の宿泊施設は日航ホテルのみで価格的に高価なため、LCC利用客用のカプセルホテル形式の低価格のホテル(深夜利用の大きな荷物を伴っての仮眠が主目的)があれば、LCC利用で乗り継ぎ等のお客さまにとっても今後よりよい空港と映ることで、LCCを誘致している関西空港としても、あらゆる層の利用客に魅力的な空港に近づけられる。

(3) 関西空港の地理的・交通的な利便性の向上及びアピール

現状の交通手段でも大阪市内・神戸市内と関西空港が地理的に遠いという印象はそれほどない。(関東での、成田や羽田の方が十分遠い)しかし、関西の人にとっては市内近傍にある伊丹空港のイメージと泉南エリアの遠いという先入観から、関西空港=遠い・不便・お金、時間がかかるという印象が強い。そういうイメージが関西以外の人にも定着してしまっている感覚がある。関西以外の人には、主要都市(神戸、京都、奈良、大阪市内)に思ったより近い・便利というイメージ宣伝をしていくべきであり、鉄道・バスなどの地上輸送運行会社と連携をとり、実効性のある施策をうっていくべきである。

(4) HUB基地としての発展

様々なLCCが就航していく中、個別エアライン単体内でのコネクションだけでなく、新LCCターミナルと現

ターミナルを含めた空港全体としてのINT-INT、DOM-DOM、DOM-INTのエアライン間の乗り継ぎの利便性を施設・運用面で航空会社と協力して向上させることで本格的なHUB空港としての発展を目指していくべきである。

(5) 国際線エアラインの北、南使用比率均等化

現状、北側ターミナルの需要が大きく増え、北側のスポット、ターンテーブル、BHS (Baggage Handling Sys) などの混雑化が時間帯によっては著しい。キャリアやグランドハンドリング会社の受委託のつながりもあるが、空港既存施設全体をより効率よく使用するために、各種施設の共有化を進め、便や会社の分散化を考慮してもらいたい。

また国際線のターンテーブルが時間帯によって非常に混み合う。(2時間で14便到着した事例もあり)増設はコストがかかるので、北4本と南4本全体の空き状態を適宜考慮し、北側、南側どちらに到着したエアラインでも必要により有効に活用できるような運用ルールを作る必要がある。

(6) LCCとフルサービスキャリアの差別化の必要性

今般、LCCの台頭が著しく、特に関西空港においてはLCCとフルサービスが共存していく空港となる。今年度からは日本のフルサービスキャリアも、LCCのニーズと需要の掘り起しの可能性に着目し国内、国際に運航を開始した。この中、航空会社ではLCCとフルサービスキャリアのブランドの差別化を意識して実施している。航空機の運航には「安全」「定時」「快適」「利便」「経済」という5つの基本品質があるが、ブランドの差別化を行う上でのポイントは比重の付け方である。「安全」についてはフルサービスキャリア、LCC問わず最重要の品質であり、何れにも増して優先されるのは言うまでもない。重要なのはその他の4つのバランスである。フルサービスキャリアでは「経済(価格)」ももちろん意識はするが、それ以外のお客さまが望むサービスに重点を置くのに対して、LCCはサービスに手を抜くわけではないが、何れにも増して「経済(価格)」に重点を置くという対照的な方向性がある。航空会社で、これだけの差別化をしようとしている中、運航や空港ハンドリング等の面で航空会社の努力だけでは実現できない差別化もある。

そこで、空港管制や空港運営会社としてもLCCとフルサービスキャリアが関西空港内でカニバリゼーションを起こすことなく異なる需要を喚起し、関西空港全体としての需要アップにつながるよう、エアラインへ提供する施設・サービス等についても画一的な価格設定(値上げ、値下げ)ではなく、エアライン各社が、エアラインポリシーにより、利便性と経済性を考慮して選択肢が広げられるような幅広い設定としていく必要がある。

例) 利用価格を差別化することによる、フローコントロールやSPOT使用等の利便性・快適性を差別化、着陸料の差別化(深夜や昼間の低需要時間帯の大幅な割引など)

(7) 空港運営自体のさらなる効率化、コスト意識の促進

航空業界は国内においても本格的な大競争時代に突入した。また空港自体についても競争は始まっている。本邦航空会社は10年以上前からコスト意識を高め、組織改変や生産性向上などを通して、以前の高コスト体質からの脱却による世界で戦っていけるエアラインを目指し日々努力をしている。関西空港としても、日本の航空会社としっかり歩調を合わせて世界と戦える空港・航空会社を目指していってもらいたい。

現状起きていることは、空港内事務所やカウンターの賃料が本邦航空会社の必要とされる航空運賃設定を目指すには高価すぎるため、施設・事務所の返却が余儀なくされている。また地上電源やエアコン、事務所の集中管理空調などの利用料も高価なため、自前の電源車やエアコンなどで対応している。需要とのバランスを見て、航空会社・空港が共倒れにならないためにも適切な価格設定を目指していくべきである。

2. 空港運営面から見た地上交通機関へ働きかけるべき視点**(1) 24時間空港としての地上交通手段の利便性のさらなる向上(LCC運航の拡大と旅客需要の増加も踏まえて)**

24時間空港にもかかわらず、国内線最終便、深夜到着・出発旅客及び空港従業員にとって、公共交通機関(鉄道・バス)の終了時間が早い。現状、23時30分には関西空港を出る交通機関がない。鉄道については24時台近くまでの運行、特にバスについては航空機の到着便及び需要に対応して主要都市(なんば、梅田、神戸、京都等)までの終了時間延長が必要である。

また、ICが設置されているリムジンバスとされていないバスがある。特に関西空港-梅田のバスはメイン路線であるにもかかわらず設置されていない。全バスへの設置にはコストもかかるため、少なくともバス券売機はICカードが使用できるようにするべきである。

(2) 関西空港へのアクセス料金の適切性

関西空港への集客のハードルの高さに大阪市内から遠いというイメージと合わせてアクセス料金が安いという印象が強い。関西連絡橋の利用料金の値下げなども考慮して、電車やバスの利用料の値下げについてもアプローチしていくべきである。

例) 橋代が昔は1500円だったのが今では800円と安くなっているのに、電車の運賃が変わらない、バスに関しては以前と比べて値段があがった路線もある。なお、地下鉄と南海との切符セット割などは非常に良い施策と考える。

(3) 強風時のりんくうバス乗り場表示

強風時の電車代替バスの乗り場が非常にわかりにくい。乗り場からりんくう駅改札に至るまでバス待ちの長蛇の列ができるが、その列の最後尾が何の列なのか、また何分程

度並ぶのかがまったく想像がつかず、初めてのお客様にとっては一度列を通り越してバス乗り場に行くなど迷うことが多いため、案内の工夫などが必要である。

3. 空港を利用するお客様の利便性向上の視点**①国内貨物事業所の案内板**

国内貨物エリア(旧国内貨物=フォワード事務所のみ、新国内貨物=ANA、JAL系上屋[国際貨物エリア内])が新旧とで明確な案内がなく、荷主さんなどのお客様が迷うことが多いため、わかりやすい案内板の工夫が必要である。

②関西空港リムジンバス乗り場案内の多言語化

中国人旅客が戻ってきている中、リムジンバスの切符売り場付近で迷われている外国人旅行者をよく目にする。案内表示の多言語化に加えて必要により分かりやすいアナウンス等の多言語化も必要である。

③館内の表示

ターミナル内の表示が少ない。南海、JRから2Fへ歩いて来てもANA側、JAL側の表示が小さく戸惑うお客様が多い。HNDなどは床面に航空会社の表示など歩きながら確認できる様になっている。トイレの場所もトイレの近傍まで行かなければ分からない。デザインもあると思うが、利用者目線でのよりわかりやすい案内表示も必要である。

④P3駐車場レンタカー置き場の配置

一般旅客用に比べ、レンタカー会社の駐車場の配置が便利な場所に大量に確保されている。お客様が直接レンタカーを取りに行くならいいが、通常はレンタカー会社職員が出し入れしているだけなので、お客様の利便性を高めるためには、一般旅客を優先すべきである。

⑤小型機にPBBセット時

小型機(B3)はPBBの傾斜が急となる為、特に傾斜のある接続部分の段差には目立つマーキングや滑り止め等を行い、旅客の転倒防止をするべきである。

⑥無線LAN

無線LANが一部使用できないエリアがある。無線LANがターミナル旅客エリアで不自由なく使える環境を確認して整備すべきである。

⑦大きい荷物を収容できるコインロッカーの新規設置

コインロッカーは外国人旅行者が利用する機会も多く、今後外国人旅行者が増加していく中では、日本規格だけでなく外国人旅行者がよく持つ大型のスーツケースなどが入るコインロッカーの設置も必要である。

⑧旅客ターミナル内喫煙スペースのゴミ箱設置

関西空港内喫煙スペース内には灰皿はあるものの、ゴミ箱がないため喫煙スペース及び周囲がゴミであふれている現状がある。美観の観点からも喫煙スペースにもゴミ箱を設置すべきである。

4. 職場で働く従業員視点（働きやすさ、働く者の作業安全）

①機種によるSPOT制限に関して

現在機種によるSPOT使用制限があり、ダイヤの乱れが発生した際にSPOTの確保に非常に苦慮している。小型機・大型機SPOTの区別は仕方ないが、SPOT自体の利用は可能と思われるがSPOT個々のFIT C'Kが終わっていないために使用不可となっているSPOTが未だに存在している。（特に、国際線B3-300、400、500及びB7-300 etc）関西空港就航の機体に関しては、早期にFIT C'Kを実施し使用制限を極力減らすべきである。

②ランプエリアのトイレ利便性・快適性向上

ランプエリアのトイレが、従業員数に見合った配置となっていない。例えばターミナル北側SPOT 16付近には、複数会社にそれぞれ百人以上の従業員がいるのに、便器が1個しかない。従業員数に見合ったトイレ配置の整備をするべきである。

③PBBタイヤガード又はセンサーの設置

事故防止で順次設置していく予定であったPBBセンサーの普及が進んでいない。設置に向けて前進を望むが、そもそもガードマン等の安全面での定期的な教育などソフト面での対応も必要である。

④SPOT後方にある車両通行帯のセンターラインのREPAINT

SPOT後方にある車両通行帯のセンターラインが夜間や雨天時、水がたまり車のライトが反射し、かなり見えづらい。気が付いたら反対車線を走行している場合もある。車両事故の防止から、センターラインのREPAINT（光に反射する塗料など）をするなどの対策が必要である。

⑤国際線ゲートの時計設置

ゲート付近に時計が無い為、到着出発含めて特に外国人に時間を聞かれることが多い。旅客の利便性向上、さらには定時率向上の為に各ゲートに時計を設置すべきである。

⑥SPOTにある外部電源用マンホール周囲の隆起部分の修正、ランプ内凸凹の修正

SPOTにある外部電源用のマンホールが隆起していて、作業時脚立を設置した場合にバランスが悪くなり作業ができない。確実に脚立を固定させようとする作業性・安全性が悪くなる。作業安全の観点からも、平らになるように修正をするべきである。

⑦M8エリア付近の夜間照明について

M8エリアの空き機材置き場は、既存照明設備の死角となり、夜間・深夜作業をするには十分な明るさが確保されていない。作業者の安全のために必要な照明設備の改修・設置を働くものの視点を確実に踏まえた上で検討をすべきである。

5. 航空保安、安全面での視点

(1) 大災害時（津波）の対応

大災害（津波）時の指示命令系統が明確化されていない。特に実際の災害時にはお客様を適切に誘導しなければならない空港従業員を巻き込んだ空港運営会社主導の定期的な防災訓練をするなど大災害時の危機対応意識などを定期的に啓蒙・醸成するべきである。また、ランプで業務に従事している従業員への緊急情報発信手段が現在は各社のFM無線頼みであり、大災害警報などの情報発信に遅れが生じる可能性があるため、ランプサイドに放送設備を設置するなどの検討が必要である。

(2) TS基準の統一

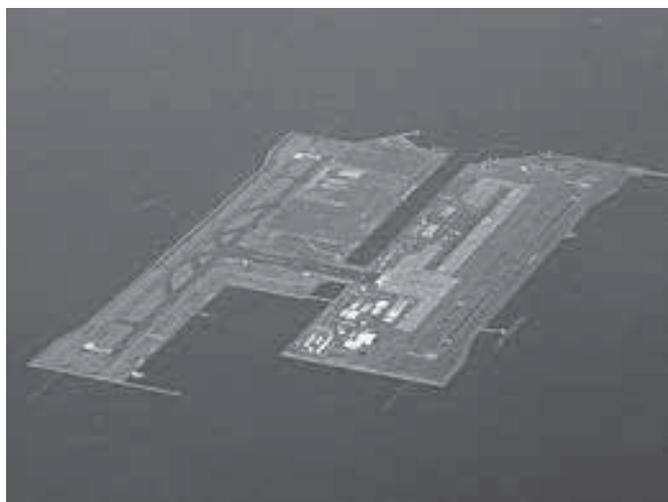
現在各航空会社でTS（落雷対策）の基準があり、統一性にかける部分がある。ある航空会社では退避のレベルが、ある航空会社では作業続行レベルなど、空港従業員及び空港自体の安全を空港運営会社として十分に確保できていない。

例としては、ある航空会社は作業者の安全のため運航・作業を中断するが、ある外航機の受託作業では危険性は同様にもかかわらず作業を実施している状況も発生する。これは従業員はもちろん、お客様にも混乱を生じさせる。

関西空港としての退避レベルの基準を関西空港就航航空会社と協力のもと定め、関西空港内の全ての会社は、この基準を最低でも遵守するような制度整備が必要である。

(3) AEDの設置

各社事務所内では配備がある会社も一部あるが、ランプサイドには共用のAEDが設置されていない。広範囲のランプ内で作業している中で緊急性を要する時に自社事務所保有のAEDのみで対応するのは厳しい。空港運営会社として、働くものの安全に配慮をし、関西空港内で働く人がいつでも使用出来る様な配備にすべきである。または、各社に協力を得てランプ側に表示をお願いするなどの工夫が必要である。



関西国際空港

〈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ピーク時に駐車場周辺が溢れ（タクシー含む）、路上駐車が多く危険である。自家用車は現行の駐車場使用料金を明確化し、誘導。タクシーにおいては、安全性向上のため、タクシープールなど停車スペースの拡充を行うこと。
- ③駐車場、出入口の車両ナンバー認知システムの読み取りが鈍い。精度向上を。（新規）

(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モノレール連絡橋は強風、強雨時、吹込みが著しく防壁効果を発揮していない為、改修すること。
- ②リムジンバスの利便性向上の為、すべてのバス会社において非接触型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。
- ③大阪モノレールから他会社線連絡切符を設定すること。

(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。

- ①23番搭乗口下、バスゲートに屋根の設置を行うこと。
- ②緊急時、スムーズな対応を図る為、ストレッチャーが利用できるエレベーターの設置を行うこと。（新規）
- ③身障者用駐車場に一般車が駐車している現状がある。貼紙をするなど、対策を行うこと。
- ④モノレール南側エスカレーターからターミナル間に屋根が無く、雨天時濡れてしまう現状を改善すること。
- ⑤ターミナル内、雨漏りする箇所があり、特に旅客動線上は大変危険であり補修改善を行うこと。（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。

- ①視認性確保の為、9,10,13,18以外のスポットのセンターライン、においても黒の縁取りを行うこと。
- ②夜間トローリング作業時の安全性向上の為、第5,7エプロン内のセンターライン、及び、0,1番スポット付近に照明を設置すること。
- ③PBB内側に作業着をかけるフックを設置すること。（新規）（KIXにて実施）
- ④第一エプロン、南ランプ道路が大変狭く危険な為、改善を行うこと。（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貨物地区付近の一般道における路上駐車対策を行うこと。
- 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、不審者への警戒を行うこと。

3. 伊丹空港の危機管理体制の充実

- (1) ゲート扉においてテンキーでロックされていてもフランス落しを行わないと開閉可能な箇所ある。直ちに改修を。（9,10,13,16,19,20,21,22,23,24M,24A）

〈神戸空港について〉

1. お客様の利便性向上

- (1) ポートライナー駅からターミナル連絡橋は雨天時吹込みが激しい。濡れぬよう対策を検討すること。
- (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分しか変わらない為、改善すること。
- (3) 駐車場利用者から割引システムについての問い合わせが多い。割引を受ける手順を駐車券に記載するなど対策を講じること。（新規）
- (4) ポートライナー駅から貨物地区までの案内表示を設けること。（新規）
- (5) ゲートのアナウンスが反響して聞き取りづらい。工夫改善を行うこと（新規）。

2. 職場環境改善・安全性向上

- (1) 第一駐車場の駐車ラインマーキングが不鮮明であり2台分またがるケースも見受けられる。補修改善を行うこと。（新規）

大阪国際空港



神戸空港

〈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、以下の通り要請する。
 - (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) 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。
 - (3) 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。
3. 那覇空港の整備計画については、以下の通り要請する。
 - (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) 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要請する。
4. 那覇空港周辺道路の安全対策について、以下の通り要請する。
 - (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並びに国内線ターミナルの道路における、3階と1階の合流点は車両事故の危険性が高く、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。
5. 下地島空港について、以下の通り要請する。
 - (1) 国内の航空会社による訓練のみならず、東アジアの航空会社から操縦士訓練を受託するべく、県は需要の新規開拓を積極的に行う事。
 - (2) 東アジアにおける一大訓練基地としての位置を確立すべく、空港使用料、着陸料また操縦士や教官の施設内宿泊代などは、補助金などで減免措置を行い、海外と比較しても魅力ある訓練基地作りを指向する事。
 - (3) 他方で訓練収入に依存しない事業形態を目指し、あらゆる可能性について、県は積極的に支援を行う事。
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、防止策をより一層の強化することを要請する。
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を要請する。
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を要請する。
9. 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を要請する。
10. 沖縄県内の空港において、雷接近時や暴風警報発令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。今後は、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と考えられる。

そのなかで、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な政策をもって、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、お土産品を開発し、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すすめること。

- (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。



那覇空港

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、以下の取組みを行なうことを要請する。

- (1) 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。
- (2) 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「医療ツーリズム」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を要請する。

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。



新石垣空港

〈空港で働く者の安全性の確保・業務環境の整備〉

①PBBの改修または更新

PBBの稼働幅が小さく、特に4番PBBでは定位置の50cm以内に航空機が停止できない場合、トーイング車による航空機の移動が必要となる。定時性確保の観点から、4番PBBをはじめとしたPBBの稼働幅が大きくなるよう、改善をお願いしたい。

②車両通行帯の幅の拡大

7番スポット以降の車両通行帯の幅が狭く、バスレーンを使用しなくてはならない状況にある。それにより航空機の進行を妨げる事例が多く発生しており、定時性、安全性の観点より改善をお願いしたい。

③ランプ内の水はけの改善

全体的にランプの水はけが悪い状況にあるが、特にお客様が歩いて利用される14番から16番スポットの水はけが悪く、強雨時は使用できない状況にある。スポットの有効活用ならびにお客様の利便性の観点より、水はけの改善をお願いしたい。

④ランプサイドの女性用化粧室の設置について

女性従業員が化粧室を利用する場合、ランプからターミナルビル内へ戻らなくてはならず、働く者の利便性向上の観点から、女性用化粧室の設置をお願いしたい。

〈お客様の利便性向上・航空の安全の確保〉

①第1ターミナルビルにおける、オープンスポット出入口付近のバリアフリー化

ご高齢や障がいのあるお客様の利便性および安全性の確保の為に、エスカレーターを設置をお願いしたい。

②第1ターミナルビルにおける、出発動線と到着動線の明確化

お客様の誤搭乗や安全性確保の観点から、紐（鎖）のパターンを壁型の物等に変更をお願いしたい。

③第2ターミナルビルにおける、誤搭乗防止策の強化

1番ゲート～3番ゲートにおけるお客様の誤搭乗防止の観点から、それぞれにウィケットの設置等により誤搭乗防止策を強化して頂きたい。

④第2ターミナルビル到着ロビーにおける表示の改善

・8番および9番スポットに到着されたお客様が到着ロビーに降りた際の手荷物受取場所の表示が分かりづらいため、お客様の利便性向上の為、表示の改善をお願い

たい。

・表示できる到着便数が少なく表示しきれないため、お客様の利便性向上の為、表示の改善をお願いしたい。

⑤手荷物検査場通過後の、第1ターミナルビルと第2ターミナルビル間の往来可能化

目的地別に出発ターミナルが別れていることに気付かれずに間違われるお客様も多い。またLCC等による就航便数が増すことも予想され、目的地のエリアごとにターミナルを分けることは困難であり、お客様の利便性ならびに定時性確保の観点から、第1ターミナルビルと第2ターミナルビル間の行き来が可能となるよう、施設の改善をお願いしたい。

⑥第3ターミナルビル到着ロビー前の化粧室の封鎖

第3ターミナルビル到着ロビー入口手前の化粧室がグリーンエリアとなっているため、万が一、長時間化粧室を利用された場合、到着ロビーが施錠され出られなくなる場合も想定され、また到着ロビー内にも化粧室は設置されていることから、到着ロビー入口手前の化粧室を封鎖して頂きたい。

⑦空港内セキュリティの強化（従業員エリアとお客様エリアの区分け強化）

従業員エリアへのお客様の侵入が容易であり、空港の安全性確保の観点から、セキュリティを強化して頂きたい。

⑧空港内循環バスの増便・地下鉄国際線ターミナル駅増設。

LCCの参入を機に、国際線利用客が増加しており、国際線ターミナルへのアクセスを改善して頂きたい。

⑨駐車場の30分まで無料化。

国内線ターミナル前の道路が、送迎待ちの車により二重、三重に塞がれており、事故防止の観点からも駐車場を利用しやすい料金設定にして頂きたい。



福岡空港 出発ロビー