

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・定時性向上に向けた除雪体制のさらなる強化について

① 滑走路・誘導路の降雪などへの即応

(除雪所要時間の短縮、ならびに精度向上について)

2014-2015年冬期においては特定の日に大量の降雪があり、到着・出発便の大幅な遅延および欠航に至るイレギュラーが発生した。毎年除雪期間前に規程や除雪実施細目の見直しが行われ、年々除雪精度の向上が図られていると認識しているが、引き続き除雪所要時間の短縮と除雪終了時間の精度向上に向けた取り組みを実施し、一般的な除雪能力の向上に努めることを要請する。

② 航空機および車両走行の安全性強化に向けた、特にスリップしやすいエリアの改修もしくは適切な除雪の実施について

冬期において、旅客や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、路面凍結のため車両がスリップし、搬送遅れなどが発生している。また、C-GSEエリアの勾配と凍結により、車両が動けなくなる事象も発生している。C-GSEエリアの勾配改善や除雪をさらに強化し、安全に通行できる状態を維持することを要請する。

2. ランプ内における課題について

① ターミナルエリアと貨物地区を結ぶGSE通路の改善について

LCCの就航に伴い、ターミナルエリアと貨物地区を結ぶC-GSE通路を走行する際、0・1・2SPOTを使用する飛行機の

出発便待ちによるGSE通路渋滞の様子



出発・到着のために時間を要する事例が多く発生しており、そのために貨物搭載が遅れ、出発遅延につながる事例も発生している。ターミナルエリアと貨物地区を結ぶC-GSE通路が飛行機によって通行できなくなる時間の短縮を要請する。

また、上記の状況により、国際線側から貨物地区へ向かう車両の国際線側GSE通路での停止時間が長くなるとともに、車両通行帯が片側1車線であることから、国際線側から国内線ターミナルへ向かうC-GSEを使用しない車両の通行にも影響を及ぼしている。国際線側から国内線ターミナルへのGSE通路の改善についても要請する。

② 器材置き場の増設について

LCCの就航、受託外航便の増加により、国際線エリアにおいても器材置き場が不足しているため、国際線エリアにも器材置き場の設置を要請する。

③ ランプエリアへのAEDの設置について

空港ターミナル内にはAEDが設置されているが、ランプエリアにはAEDが設置されていない。ランプエリア作業員の万一来て備えて、ランプエリアへのAEDの設置を要請する。

④ 空港敷地内への不法侵入対策の強化について

昨年度は、鹿の侵入により2本の滑走路が閉鎖する事象が発生している。不法侵入の対策としてフェンスの設置による防止策が行われているが、航空機との衝突など、安全性を損なう事象に繋がりがかねないことから、さらなる強化を要請する。

3. PBBの安全対策および老朽化について

① PBBステップの滑り止め対策について

冬期においては、機側作業員（清掃・グラハン・整備）や運航乗務員が積雪・氷結したステップで滑る事例が報告されており、受傷も発生している。国際線ではヒーティング化されているが、国内線ターミナルでは実施されていない。現状では安全上問題があることから、PBB管理者による改善を要請する。

② 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など、老朽化が原因と考えられる不具合が多数発生しているため、点検の強化ならびに不具合箇所の早期改修を要請する。

③ 国内線PBB内の凍結防止について

国内線PBBは、冬期においては路面が凍結していることもあり、お客様が転倒する事象も発生している。冬期凍結を防止するためのさらなる対策を講じることを要請する。

4. 空港施設について

① バリアフリー法制化への対応の徹底について

現在、バリアフリーの法制化に伴う取り組みが実施されているが、到着ロビーにエスカレーターが設置されていない箇所も

ある。すべてのお客様がシームレスに移動できる空港をめざし、到着ロビーへの動線が階段のみのエリアにエスカレーターを設置するよう要請する。また、車椅子やベビーカー利用者が、エアライン係員のサポートなしで、出発ロビー・到着ロビーに移動できるシームレスなサービスが提供できるよう、到着階から到着ロビーへのエレベーターの設置についても要請する。

② 出発・到着の動線の分離について

LCC就航により、新千歳空港を発着する便数が増加し、近隣スポットで到着と出発が重なることも多く発生している。この時、到着のお客様の降機が終了するまで出発のお客様の搭乗を止めており、出発が遅れる事象が多々発生している。定時出発率の向上のためにも到着と出発の動線の分離が必要であり、クリーンエリア内における出発・到着の動線の分離に向けた早急な検討および改善を要請する。

③ 乗り継ぎ動線の確保について

道内路線については、日本各地から新千歳空港を乗継空港として利用されるお客様が増加傾向にある。現在、新千歳空港には乗継専用の動線がなく、施設の都合上、一旦クリーンエリアから出て、再度セキュリティを通過して搭乗しなければならない場合もあり、乗継のお客様にとって面倒に感じられるとの意見もいただいている。道内路線の乗継強化は、航空機を利用した道内の観光需要の向上にも寄与することから、乗継動線の確保を要請する。

④ 国内線・国際線ターミナル連絡通路におけるエスカレーターへの駐車場の表示について

国内線・国際線ターミナル連絡通路には、駐車場と接続するエスカレーターがあるが、エスカレーター付近に表示がなく、駐車場のどの付近に到達するのか分かりにくいとの意見があげられている。エスカレーターの近くに案内板を設置することで空港を利用するお客様の利便性が向上するため、案内板の設置を要請する。

⑤ ターミナル従業員用およびクリーンエリア内トイレのウォシュレット化について

ターミナル内の従業員用トイレにおいて、ウォシュレット化されていないところがあることから、ウォシュレットトイレへの改修を要請する。

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

インバウンド需要の強化、新規開拓を目的とした活動について、道単位、市町村単位の両面でさまざまな活動が行われているが、さらなる深化を目的に、民間企業を巻き込んで官民一体となって北海道をさらに活性化させる観光施策活動の実施を要

請する。

北海道経済部観光局発表の平成26年度北海道観光客入込数をみると、観光需要は回復傾向にあるものの、今後は国内人口の低減、それに伴う国内旅行需要の低迷が予想されている。外国人観光客、日本人観光客の双方を取り込む施策が必要であり、航空各社・ホテル・レジャー施設それぞれのノウハウを活かし、官民で連携したインバウンド需要取り込み施策を強化していくことが重要と認識している。訪日外国人旅行者のさらなる増加が予想されるなか、今後もさまざまな観光誘致活動を行うことで、日本人旅行者も含め、さらなる訪日外国人旅行者の増加が見込めると考えている。多くの方が北海道を訪問し、北海道の魅力に溢れた観光資源が旅行者に感動を与え、リピーターとして何度も北海道を訪問するというサイクルを生み出せるような活動を展開することを要請する。

2. 新千歳空港へのアクセス向上について

JRのダイヤ改正により札幌から新千歳空港への到着時間が若干早まり、利用者の利便性向上が図られているものの、昨今の空港利用者数の増加、現在検討されている新千歳空港深夜枠利用便増加を考えると、札幌近郊地域と新千歳空港間については地上交通機関同士の乗り継ぎを含め、さらなる利用者の利便の増進が必要である。札幌近郊地域と新千歳空港間における公共交通機関のネットワークとしての利便性向上を図り、早朝および夜間帯に関わる公共交通機関の時刻表設定の改善など、関係機関への働きかけを要請する。

また、昨今、新千歳空港ターミナルへ車で訪問されるお客様も増加傾向にあり、連休や季節休暇時期を中心に駐車場も満車になり、近隣の道路渋滞が発生し、バスの遅れも生じている。道央道新千歳空港インターチェンジが開通したが、空港駐車場の利用待ちの自動車によって新千歳空港インターチェンジ方面にも渋滞が発生している。駐車場を拡大するなど、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おり、関係機関への働きかけを要請する。



お客様の利便性向上

1. 空港施設関連について

① 混雑解消でスマートかつスムーズな空港に

最近の成田空港は内際ともに就航路線が増え、今後お客様の増加が見込まれているため、入国到着旅客と乗り継ぎ旅客の動線整理や処理時間の短縮は、早急かつ重要な課題である。また、午前・夕刻帯における離発着便の混雑緩和や空港内道路の渋滞緩和も、お客様に選ばれる空港としての重要なポイントである。

② よりわかりやすい・親切的な空港に

空港内の案内表示については改善の余地があり、よりホスピタリティあふれた親切的な空港を目指して親しみやすい空港にしていくべきである。2020年オリンピック・パラリンピック東京大会開催に向けて、外国人旅行者や成田空港を使い慣れていない方々に解りやすい標記に変更するチャンスである。

- ・各ターミナル到着フロアで鉄道の運行状況や出発時刻の確認ができるように案内板を設置する。
- ・スマートフォンのアプリについて、訪日外国人に分かりやすく周知を行う。
- ・成田空港に関する駅名について、英語表記と同様に「成田空港第2ターミナル」「成田空港第1ターミナル」と表示をわかりやすく整理する。
- ・T1およびT2・T3と青・赤の色分けで空港入場の際し表示がされているが、ターミナル内でも、分かりやすくなるよう、案内図と合わせて改善する必要がある。特にT1については北、中央、南と複雑な構造になっているため、明瞭化を図る必要がある。

③ 空港を身近に「ターミナルから観光スポット」へ

成田空港を「飛行機に乗る場所」から「気軽に立ち寄れる場所」に変え、空港を活性化させ地域との結びつきを強くしていくことが必要である。また、バス路線の充実により「成田空港」へのお客様の誘致や近隣地域の住民にとって便利な空港にすることができると考える。

④ 安心・快適な旅のために

- (1) 空港内の各トイレについて、場所により旧式のエアータオルや和式ブースが多く、洋式ブースが空くの外国人が待っている状況が多々見受けられることから、洋式ブースへの改修、増設が必要である。
- (2) 第1ターミナルのホテルバス乗り場が1か所しかなく、夕

方にバスが集中し混乱をきたしているため、案内板の設置やバスの待機所を確保すべきである。

- (3) 空港内での飲食店について、T3以外への安価で食事ができる店舗の誘致や営業時間の改善、クレジットカードへの完全対応化、従業員向け割引制度の拡大、T3フードコートへのランプサイドからの利便性向上等の対応が必要である。
- (4) 空港内に新たなホテルが開業したが、未だターミナル内に宿泊するお客様も多い。セキュリティ上の観点からも空港内・外のホテル増設や空港内で仮眠できる施設の設置などの対応が必要である。
- (5) 空港の運用時間内のエンジン試運転許可については、最近の航空機エンジンの低騒音性能向上なども考慮し、23時までに改定をお願いしたい。
- (6) バードストライクへの対策強化を引き続きお願いしたい。

2. 空港アクセス関連について

① 都心との距離を克服するために

- (1) 早朝・深夜の地上交通手段確保の観点から、5時台に空港に到着する始発電車、および24時台に都心に向けて空港を出発する最終電車の設定が必要である。
- (2) 東京駅からLCCバスが運行されているが、東京駅での乗り場が分かりにくいいため、利便性の向上にむけて各運行会社が乗り場を共有化するなどの改善が重要である。また、横浜方面からLCCバスを運行することで成田空港へのアクセスが向上し、首都圏全域から航空旅客以外のお客様を増加させることにも資すると考える。

② 日本の空の玄関口を閉ざさないために

台風による大雨や大雪などの際にも空港へのアクセス手段を確保するため、空港・自治体・運営会社が協議し、対策を検討していただきたい。また、高速道路での都心～空港間アクセスの代替ルート確保の観点からも、圏央道の早期完成をお願いしたい。

③ 空港での交通事故を防ぐために

- (1) ノンストップゲート化後は、道路上にT1およびT2、T3別

成田空港第2ゲート付近での色分け



の色分け標示（青・赤）がなされたが、第2ゲート付近に入らなければ標示を認識できない。ゲート内での車両接触事故などの危険性を低減するためにも、空港内に入る手前の道路から識別できるよう、標記する必要がある。

3. 貨物事業、施設関連について

2013年のACI統計では世界第6位、アジア内では香港、仁川、上海浦東に次ぐ第4位の国際航空貨物取扱量を誇る成田空港の競争力向上に取り組むべきである。

- (1) 航空貨物の高速性を失わない空港施設改善・運用改善
中長期的な貨物分野での競争力向上の観点から、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である。
- (2) 分散した貨物上屋の整理（グランドデザインの見直し）
分散化した貨物地区の効率的運用のため、貨物地区内の道路整備や物量増への対応など、今後も利便性の維持・向上が必要である。

働きやすい産業に向けて

1. 働く人を支えて魅力ある場所にするために

① 児童福祉・託児所の充実

職場の近くで子供を預けたいというニーズは依然強い。空港内保育施設「たんぼぼ」がすでに定員数に達していることから、たんぼぼの増床によって受入人数を拡大するとともに、経営の効率化をお願いしたい。

② 空港周辺地域の保育施設の運用拡大

空港通勤圏内の近隣市町村や千葉県からの協力も含め、多くの労働者の就業継続の観点から、時間外保育の運用時間拡大が必要である。

2. 安心して働ける場所にするために

① ランプエリアへのAED配置

成田空港内で働く仲間とお客様の尊い命を守るためにAEDの設置に向けた検討が必要である。NAAが主体となり空港内事業者と協力して現状でのAED設置場所の把握、マップの作成、使用上のルール整備などを行い、各事業者に対する情報提供を検討する必要がある。

② 落雷警報の空港内統一情報発信

空港の放送設備を用いて雷雲接近情報を発信することで、危険を今よりも早く察知して対応することが可能となる。成田空港運用情報提供システムでは気象情報についてもメール配信が行われているが、就業時に携帯電話などを所持していない作業者もいるため、低視界運用時と同様に放送設備を用いた情報提供を行う必要がある。あわせて、NAAからも他空港への働き

かけをお願いしたい。

提案：空港を中心に半径10km以内に雷雲が近づいてきた際に放送を流す

3. 働きやすさの改善にむけて

① 空港内免税品販売店における機内手荷物に対する周知協力について

空港内外の免税店などで多くの商品を購入し、機内持込手荷物としてそのまま搭乗するお客様が増えている。機内持込手荷物の数や大きさについて航空会社ごとに制限があることを掲示していただくよう、各店舗への周知、指導をお願いしたい。

② 空港従業員向け駐車場料金の低減

空港内の従業員向け駐車場の利用料金は高いとの声が多く寄せられている。交通費の上限額を設定している企業もあり、数年前と比べて燃料費が高止まりしている現状において、駐車場料金の低減が必要である。

③ 空港内車両運転許可の全国統一化と再発行時の簡素化

運転免許証を所持し、1か所の空港での港内ルールを理解している者に対しては、許可申請のみで運転が可能となるよう働きかけをお願いしたい。また、転勤後10年以内の再発行の場合、申請と事業所からの変更点の説明のみで許可できるよう、手続きの簡素化を検討いただきたい。

4. 法律改定に向けた航空連合本部との連携

① 日本入国にVISAが必要なお客様に対する、寄港地上陸許可制度（SHORE PASS）の導入

旅客利便性の向上および訪日外国人旅行者の増加の観点から、TRANSIT VISAに対してVISA on Arrivalを取得可能とすることをお願いしたい。

② AUTO ELT試験電場発射の規制緩和

就航便の定時性確保の視点から、試験電波発射時間制限を緩和（毎時30分から35分を追加設定）することをお願いしたい。

バスラウンジへのAED設置



1. CAB東京空港事務所

① ランプ内安全：ランプ内損傷箇所の補修及び 利便向上の為の改修要望について

羽田空港のランプ内で働くものの安全確保や利便性の改善のため、ランプ内損傷箇所の補修および改修が必要な箇所への対応をお願いしたい。

② 空港内の緊急車両の到着時間の改善について

救急隊員の早期到着や救急車のスムーズな空港内への進入など、急病人などに対する初期対応が短縮されるような体制を構築していただきたい。

③ 第2ターミナル南東部歩道整備要望について

東整備地区方面への歩道の整備を要望する。

④ 空港利用者の利便性の向上について

モノレール新整備場駅利用者の安全、利便性の向上の観点から、バリアフリー化の工事許可を要望する。

⑤ 災害時の空港職員出社対応について

空港周辺において、公共交通機関を担う航空関係者、車両が優先的に通行できる交通規制をお願いしたい。

⑥ 国際線ターミナルバスプール渋滞緩和について

国際線ターミナルバスプール周辺では車両混雑により危険な状態である。TIACT内の空きスペースの有効活用を検討いただきたい。

⑦ 雷接近時の一律的な情報発信について

気象庁からの情報を基に、ランプ内に赤や黄色などの警告灯を設置して警報を一斉に流す仕組みを検討していただきたい。

SPOT700番台の水溜り



⑧ 空港内出張給油の環境整備について

港内車両の出張給油を可能とする環境を整備するとともに、特殊車両についても区分を設け、出張給油を可能とする環境整備を検討していただきたい。

⑨ ランプエリアのAED設置について

ランプ内で働くものの安全確保の観点から、ランプエリアへのAED設置を検討いただきたい。

2. 日本空港ビルデング

① 空港内の案内表示について

下記の空港内案内表示に関して、改善を検討いただきたい。

- (1)ターミナルのクリーンエリアにおける搭乗口の表示
- (2)国内線-国際線ターミナル間の無料連絡バスの表示
- (3)授乳室／トイレなどの表示（継続）

② Wi-Fi環境の整備について

利便性向上の観点から、国内線ターミナルおよび国際線ターミナルで統一したWi-Fi環境の整備を検討いただきたい。

③ 第2ターミナル 出発ロビーへの エスカレーター渋滞緩和策に関して

北ピア・南ピアに通じる左右のエスカレーターへ誘導するなどの渋滞緩和策を検討いただきたい。

3. 東京国際空港ターミナル

① 乗り継ぎの利便性向上について

- (1)国内／国際ターミナル間の無料連絡バスについて、運行本数の見直しやバスの仕様変更による利便性向上をお願いしたい。
- (2)国内線の到着が遅れた際の国際線への乗り継ぎについて柔軟な対応を検討いただきたい。
- (3)国際線から国内線への乗り継ぎ利便性向上にむけ、到着ロビー内の表示改善や専用レーンの設置を検討いただきたい。

② 空港設備の利便性向上について

下記の点につき検討いただきたい。

- (1)飲食店／温浴施設の営業時間の延長
- (2)両替所、郵便局の設置
- (3)バス券売り場および乗り場の改善
- (4)タクシールール、バスプールの混雑緩和に向けた、繁忙時間帯の一般停車車両の取り締まりや駐車場への誘導の実施
- (5)出発ロビー内のカウンター表示の改善
- (6)北側集中検査場および出国検査場について、北側集中検査場への誘導の継続、および北側検査場への乗務員専用通路の設置

③ 空港内に日本文化を伝えられるような展示の設置、店舗の開設について(日本空港ビルデング共通)

日本らしさを感じられるような展示物の設置やお土産物を購入できる店舗の開設を検討いただきたい。

④ 災害への対策について(日本空港ビルデング共通)

空港における災害マニュアルを明示していただきたい。

4. 京浜急行電鉄

① 利用者にとって使いやすい駅の実現に向けて

- (1) 京急蒲田駅など、イレギュラー時のタイムリーな情報表示について改善をお願いしたい。
- (2) 京急蒲田駅において、乗り換えにおける案内などの改善をお願いしたい。
- (3) 羽田空港国内線ターミナル駅において電光掲示板の追加設置による利便性の向上をお願いしたい。

② 空港アクセス環境の向上に向けて

- (1) 通勤者にも優しいダイヤ設定
航空便については土日のダイヤ変更がないことから、土日の終電ダイヤを平日と同じにするよう検討をお願いしたい。

5. 東京モノレール

① 利用者にとって安全で使いやすい駅づくりの促進

- (1) 電光掲示板の設置増・時刻表の掲示箇所の追加や掲示場所の案内版の作成について検討いただきたい。
- (2) ホームドアに貼られている「停車駅ご案内」シールの拡大について検討いただきたい。
- (3) 浜松町駅の南口出口では、エスカレーターと階段の2つの動線が合流し非常に狭く危険な状態であることから、改善を検討いただきたい。

② 訪日外国人への対応強化による日本の魅力向上

- (1) 券売機・券売機横の運賃表の多言語化対応について検討をお願いしたい。
- (2) 天王洲アイル駅でのりんかい線への乗り換えについて、案内図の拡大、現在地の表記などによるわかりやすさの向上について検討をお願いしたい。

6. 京浜急行バス・東京空港交通

① 空港で働くものにとっての交通利便性の向上

- (1) 高速バスの新整備場地区への乗り入れ本数の増加について現行より早い便や遅い便について需要があるため、検討をお願いしたい。また終着駅を新整備場駅まで延伸するよう検討いただきたい。
- (2) 高速バスの新整備場地区バス停周りの施設整備について雨除けなどバス停の施設改善について検討いただきたい。
- (3) 羽田空港行き高速バスの運賃設定の拡充について(通勤者

向け回数券/定期券の設定について)

バス利用者の需要喚起に向け、空港勤務者の通勤向け回数券/定期券の新設などの運賃割引率を高める工夫を検討いただきたい。

② 利用者の視点からの利便性向上

- (1) JR蒲田—羽田空港シャトルバスの充実について
通勤時間帯に関して、15分に1本程度の増便を検討いただきたい。
- (2) 千葉方面から羽田空港へ運行するリムジンバスの定時運行率の向上に向け、東京ゲートブリッジを経由した運行を検討いただきたい。
- (3) 羽田空港深夜早朝アクセスバスの充実について
東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会による羽田空港深夜早朝アクセスバスのトライアルについて、現時点での評価を開示していただきたい。
- (4) 国際線ターミナルのリムジンバスの停留所について
羽田空港の国際線ターミナルにおけるバス停の増設について継続して検討いただきたい。

7. 東京都

① 空港アクセスにおけるバリアフリーおよびユニバーサルデザインの促進について

浜松町駅でのモノレール/JRの乗り換え、および天王洲アイル駅でのモノレール/りんかい線乗り換えについて、早期の乗り換え利便性の向上を要望する。特にモノレール天王洲アイル駅南口に関しては、階段と上りエスカレーターが設置されているのみであり、国際線利用者や訪日外国人への分かりやすさ、利便性の観点から早急な改善が必要である。

② 羽田空港の交通アクセスについて

- (1) 神奈川方面からの一般道を利用したアクセス改善、空港エリアからの災害時の避難経路確保、空港関連事業の選択肢拡充の観点から、神奈川口構想の進展も含めた首都圏全方面からのアクセス状況を点検するとともに、羽田空港の利便性の拡充を図っていただきたい。
- (2) 中長期的に、混雑緩和、夜間を含めた国際線ターミナルへのアクセス容量拡大の観点から、羽田空港国際線ターミナルのバス・タクシールールのスペース拡充やルートの点検を行っていただきたい。

SPOT68の陥没



発展する産業に向けて

1. 中部国際空港連絡道路について

中部国際空港の発着便数も開港当初に戻りつつあり、空港利用者が増加傾向にあることや中部臨空都市（対岸部）に於いては商業施設の誘致・建設が進んでいることにより中部国際空港連絡道路の利用がさらに見込まれると考える。

先日、愛知県が提案していた国家戦略特区および区域方針が審議・了承されたことにより、以前より要望していた中部国際空港連絡道路の通行料値下げが具体化されていくと認識している。今回の国家戦略特区の提案で中部国際空港連絡道路を含めた8路線の有料道路の運営権が民営化することで、通行料値下げはもとよりサービスの向上や地域経済が活性化することを航空関連の立場からも期待している。

積極的なコストダウン等により、通行料金値下げを図り、より空港の活性化を推進されたい。

2. 愛知県観光政策について

2014年は訪日外国人旅行者数が1,300万人を突破し今後も増加傾向にある。ビザ取得の緩和やプロモーション活動などによる国や地域の様々な施策や取り組みが成功したためであり、訪日しやすい環境になったからであると考えられる。

しかしながら、訪日旅行者が不便に感じることもまだ多い。例えば無料公衆無線LANの環境の整備や、交通の経路情報の入手の難しさ、両替施設の少なさなど色々と不便を感じさせる事例が挙がっている。

レールパスを始めとした空港アクセスにも関わる、様々な声を拾っていくことで訪日旅行者の利便性向上につなげ、さらに魅力ある観光地の形成や訪日旅行者の快適さに取り組まされたい。

働きやすい産業に向けて

① センターピアトンネル内の自転車通行について

トンネルを自転車で通行する際は空港規定により自転車を押して通行しているが、歩行者通路が狭く、また出入り口には段差があるために自転車だけ車道に出た状態で通行している。安全にトンネル内を通行するには自転車通行の妨げになっている出入り口の段差をスロープに改修するよう検討をお願いしたい。

② 雨天時のERAラインについて

ERAラインがWETコンディションの際にはライン上が大変



歩行者通路が狭く自転車のみ車道通行となる

滑りやすい状態になり、作業者にとって危険箇所の一つになっている。

今後ラインの塗り替え時には、塗料の変更や滑り止め加工等を施すようお願いしたい。

③ SPOT後方の段差について

SPOT後方には側溝が原因の段差があり、小型機などのPush Back時、メインタイヤが側溝を通過する際に衝撃がある。鉄板を敷いて段差を埋める対策を実施している箇所もあるが万全ではないため、今一度各SPOTの後方の確認及び特に小型機（B737、A320）のメインタイヤの延長線上に段差解消の措置をお願いしたい。

④ SPOT15 GPU取り出し口について

GPU取り出し口のローラーがSPOTラインに対して並行ではなく、斜めに設置してあることから、作業者が取り出す際に他のSPOTに比べ苦慮している。取り出し口のローラーをSPOTラインに対し並行になるよう改修を要望する。

⑤ HIGH POWER RUNUPエリアの新設について

以前からのHIGH POWER RUNUPエリア要請時に柔軟な対応が図られているものの、TAXI WAYでのRUNUPである為、日中帯ではもちろんの事、夜間での作業時にも依然として多くの制約がある。他の多くの空港に設置されているRUNUPエリアをセントレアにも設置することを要望する。

⑥ 震災課題に対する対応について

津波警報が発令された際には館内への案内放送及び、ランプエリアにおいては自動車に積載されているスピーカーにて空港利用者並びに関連事業者に伝達する手段がとられているが、実際に有事が起きた際にどこまで対応可能なの不安がある。

貨物地区の避難場所でもある貨物事務棟4階の施錠開放についても同様である。また、避難場所が作業者に周知しきれていないとの声もあることから、更なる安全性を高めていくための手段の検討をお願いしたい。

⑦ ランプエリアへのAED設置について

現在、ランプエリアに関してはAEDが設置されていないことからランプ内で働く作業人や、ランプ内のお客様の緊急時の対応に不安を感じている。SPOTが拡張されている中部国際空

港において現行の対策では不十分であるため、ランプエリアへのAED設置を要望する。

⑧ ランプエリアへのウォータークーラー設置について

ランプエリア内の作業では、一年を通じて作業上汗をかくことが多く、特に夏場に関しては各事業者が様々な取り組みをして熱中症対策を講じているが万全ではないことから、引き続きウォータークーラーの設置の検討をお願いしたい。

利便性向上に向けて

① 雨漏りの防止について

施設内において雨漏りをしている箇所が散見される。特にロタンダの雨漏りに関しては天井が変色しており、お客様に不快感を与えてしまう。都度、修復はされていると思うが施設全体の点検および改修をお願いしたい。

② 国内到着手荷物受取所 (BC) コーナーについて

国際到着のBCコーナーについては車椅子など使用するハンディキャップを持たれたお客様の優先ゾーンが設置される予定であるが、国内到着のBCコーナーにも同様の優先ゾーンを設置することでお客様へのサービス向上へつなげて頂きたい。

③ 貨物地区無ナンバー通行帯について

貨物地区無ナンバー通行帯の側溝には水はけのためと思われる段差が設けられている。空港関連事業者については、走行時の注意として側溝の手前で減速し、段差による衝撃を抑えているが、段差の認識が薄い代理店の方々など危険を感じることもある。

貨物地区内でも事故を起こさせないために、フォワードナーに対しても安全講習の実施を検討して頂きたい。

④ 上屋内における鳥糞被害について

現在、上屋内に多くの鳩が生息していることから、鳩糞による貨物汚損が発生しており、人体への影響も懸念されている。近年では空港会社も上屋の鳩糞被害を現認していただき、鳩の生息状況を確認して対応を検討されていると思うが、長い間鳩などの小型の鳥類が生息しやすい環境をそのままにしておくことと大型の鳥類（猛禽類）が捕食のために空港に集まり、バードストライクに繋がる可能性もあることから、上屋の鳥害駆除についてテナント側と協力して早急な対応を検討して頂きたい。

国際化に特化した利便性の向上について

① 共用ベビーカーの設置について

国内線の到着動線に設定されているCJIAC貸出しの共用ベビーカーが国際線には設置されていない。CIQの混雑などを考慮すると、お客様にとって必要なものと考えられることから国際線にも同様に共用のベビーカーの設置を要望する。

② JR切符の販売および名鉄切符売り場でのクレジットカード受付について

JRの切符は空港内では販売されておらず、名古屋駅での購入となりイレギュラー時に新幹線を案内しても満席で乗れない可能性もある。また、外国の旅行者はセキュリティの観点からクレジットカードをよく利用するが、名鉄の窓口や販売機では使用できないため両替所やATMに足を運ぶ姿をよく見かける。よって、以下のことを関連会社へ働きかけをお願いしたい。

- 1) 空港内でのJRの切符販売
- 2) 名鉄窓口でのクレジットカード使用

③ 空港医療の充実について

空港内診療所の診療時間は17:00までとなっているが、昨今は深夜に就航する航空会社も増えつつあり、今後も夜間に就航する外航キャリアも増加することが考えられることから24時間空港の空港会社として、診療時間外の対応や外国人旅行者にも対応できる体制の構築を要望する。

④ CIQ手続きの迅速化・円滑化について

入国手続きの迅速化・円滑化については関係機関が連携して対応していただいているが、時間帯や曜日によってはまだ入国審査に時間を要している。今後の訪日外国人旅行者数の増加に対応できるように計画的に物的・人的体制の整備を引き続きお願いしたい。

活力ある産業に向けて

① EV車充電施設の設置について

中部国際空港はエコエアポートとしてソーティングエリアでは排気ガスを排出する車両の走行を禁止するなど、他の空港と比べて進んだ取り組みを実施しているが、一般的なEV車を充電する施設が制限エリア内にない。今後、各事業者がEV車を導入することでエコエアポートとしての推進にも繋がると考えており、制限エリア内にもEV車充電施設の設置の検討をお願いしたい。

② 賃貸料の減額について

空港内ビルのオフィスの賃料が高額であることに対して、近年の各事業者のコスト削減により、利便性の高いオフィスの空室状況が続いている。各事業者の活性化と利便性向上を図るため、賃料減額の検討を要望する。また、空港全体の活力になるように様々な形態のテナントやイベントの誘致を引き続きお願いしたい。

関西国際空港について

1. お客様にとって利用しやすい 安全・快適な空港を目指して

① No.6-10, 32-36ゲートから

上階エスカレーターの車椅子使用時の危険性

エスカレーターが車椅子対応出来るよう、通常の3段分が平らになるようなモードが使えるものの、階段3段分の大きな段差が出来るため、女性の係員が車椅子を安全にサポートするにはかなり難しく、車椅子搭乗のお客様も恐怖心を味わって極めて危険な状態である。事故が起きてからでは遅いため、エレベーターの設置を検討すべきである。



サポートする手の位置が高く危険を感じる。

② 貨物地区の横断歩道について

国際貨物地区の代理店上屋横の横断歩道について、第1・第2代理店ビル横のものは標示が消えかかっており、第3ビル横には標示自体が存在しない。国際貨物地区利用者の安全のために改善をお願いしたい。

③ 制限エリア内での家電製品や、大量の土産品購入 による航空機運航遅延への影響について

外国人のお客様が出国後に炊飯器等の家電を購入されるケースが増えており、サイズの問題から機内での収容に時間を要し

航空機が遅延する事例が頻発している。規定外サイズの家電製品に注意喚起のシールを貼付される等の対策は一定程度効果が出ていると認識しているが、お客様へのサービス向上と航空会社の基本品質である定時性を両立すべく、制限エリア内での家電の販売や、お土産類の大量購入については商品のサイズの管理、お客様へのご案内について空港運営会社としても引き続き積極的に関与することで、ゲート受託手荷物の大量発生を抑制して頂きたい。

④ レイアウトの更なる改善について

国内ゲート内には携帯やPCの正規の電源施設がないため、出発待ちのお客様（特にビジネスマン）から問い合わせを受けることが多いが、壁等にある通常のコンセントを案内するしかない。国際線一部に設置されているインターネット・電源施設を増設頂きたい。また、11番～V1、21番、28番ゲート周辺の椅子が改修されたことにより、ゲート前のスペースが有効活用出来るようになった。他ゲートへの展開をお願いしたい。

⑤ Terminal3の整備に向けた 2期島施設改善について

今後Terminal2, 3を利用するLCCの増加を見据え、お客様視点での施設改善をお願いしたい。

- ・ゲートから航空機迄のランプ内旅客動線の白線表示がわかり難いため逸脱する旅客が多い。またSPOT94は動線上に水溜りが出来やすく逸脱せざるを得ない個所もある。旅客の安全の観点から動線の明示と水はけの改良が必要である。
- ・出発旅客が多い場合には、館内アナウンスが掻き消され聞こえにくい。館内にスピーカーを増設する等の対策が必要である。
- ・到着手荷物返却ベルトコンベアは国内・国際2基ずつ設置されているが、ランプ側に便名表記がなく、便が輻輳した場合も建物内で確認する以外ない。ランプ側の便名表示をお願いしたい。
- ・ターミナル内について夏は暑く、冬は寒いとの声が多く寄せられる。LCC使用を前提とした施設とは理解するものの、可能な範囲で改善をお願いしたい。

2. 従業員が安全に業務し、 安心してお客様に最高のサービスを 提供できる環境を目指して

① 従業員目線でのトイレ利便性・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 15、16付近には、複数会社にそれぞれ百人以上の従業員が勤務しているが、個室トイレが2箇所しかない。従業員数に見合ったトイレ配置の整備をすべきである。また、貨物地区、エアライン棟のトイレについては快適性向上のためウォッシュレット・ウォームレットの設置をお願いしたい。

② 貨物地区屋外エリアの整備について

貨物地区合同庁舎前のバス停(復路)並びに合同庁舎と代理店

ビルを結ぶ連絡橋に雨よけが無く雨ざらしとなっている。代理店の従業員からも「書類が濡れる」等の声が寄せられているため、当該エリアに屋根の設置をお願いしたい。また、バス停が道路脇に設置されており、交通量が多い時間帯は危険な状況にある。安全に待機可能な場所でのバス停設置をお願いしたい。

③ 各号門の混雑緩和

18号門（格納庫横）が交互通行、かつ通過車両1台ずつ保安扉を開閉するため、通過するまでに時間がかかり過ぎている。従業員の働きやすさ向上の観点から改善を求めたい。また、7号門と4号門も形状が異なり7号門では混雑を招いているため、改善をお願いしたい。

④ 国内線手荷物受け取り場のターンテーブル改善

国内線手荷物受け取り場に場にあるターンテーブルは、上からすべり落ちてくる手荷物は他の手荷物があっても止まらないため、手荷物同士の衝突による破損の危険性や、手荷物同士が重なり合って引き取り難いという課題がある。航空会社で「手荷物キャッチ担当者」を配置し対応に当たっているが非効率である。国内線手荷物受け取り場のターンテーブルに手荷物キャッチの自動センサーの設置をぜひお願いしたい。（成田は導入済み）

⑤ 事業所等立ち退き後のスペース有効活用について

空港島特有の高質な賃料から、島内で立ち退き後のデッドスペースが多く存在する。そうしたスペースは従業員が安心してお客様にサービスを提供出来るような施設としては是非とも有効活用頂きたい。

例えば、ランプサイドにTS発令時に避難出来るスペースが無い場合、休憩室も兼ねた避難所の設置をお願いしたい。また、貨物地区については、賃料の関係で立ち退いた代理店事務所等のスペースがあるが、駐車場や食堂として活用すれば、お客様・従業員の利便性も高まるのではないかと考える。

⑥ 国際線ゲート周辺の照度不足

国内線ゲート中心に照度が向上したが、国際線の先端ゲート（6～9、32～36ゲート）を中心にカウンター周りの照度は依然として暗く、テーブルスタンド照明に対応しているものの、手元が見えにくい。また、13番ゲートでは係員の後ろから照明を当てているため陰に隠れて手元が見えにくい。照明のLED化含め、照度向上、角度の改善をお願いしたい。

3. 航空保安、安全面での視点

① 大災害時（津波）の対応

昨年実施された関西国際空港地震津波避難訓練は、ランプエリアでの実施を含め、島内従業員をさらに巻き込んだものにして頂きたい。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は、現在、各社のFM無線頼みであり、大災害警報等の情報発信に遅れが生じる可能性がある。ランプサイドに放送設備を設置して頂きたい。

② AEDの設置、設置場所の明確化

AEDは事務所内に配備されている会社もあるが、ランプサイドには共用のAEDが設置されていない。ランプ内で作業し、緊急性を要する時に自社事務所保有のAEDで対応するのは厳しい。空港運営会社として、働くものの安全への配慮から、いつでも使用出来る様な場所にAEDを配備して頂きたい。また、ターミナル内についてもAEDをもっと目につきやすい場所に設置し、いざという時に迅速に使用出来るようお願いしたい。

③ ランプ内の安全性改善

- SPOTにある外部電源用のマンホールが隆起し、作業時脚立を設置した場合にバランスが悪く非常に危険である。また、コンクリートの継ぎ目部分等にも大きな凸凹があり、走行時のGSEに負担がかかり故障の原因ともなっている。ランプ内の隆起、凸凹を継続的に解消して頂きたい。また併せて水はけの悪さについても、改善して頂きたい。
- 各スポットの航空機機種別の停止ライン、SPOT表示が消えかかっている箇所があり、作業安全性を確保するためにもリペイントが必要である。



マンホール隆起のため、作業用脚立が水平に立てられない。

④ PBB施設全般の改善について

次の関連設備が老朽化しているため、安全の観点から点検、対応をお願いしたい。

- A380用と従来のマーキングとの判別
- PBB先端モニターの解像度低下
- サービスステアドアの閉まりづらさ
- PBB機種表示の更新
- PBB可動域の段差解消
- PBB可動橋部分のカーペット改修と傾斜の補修

⑤ エアライン棟の保安体制<新規>

南北エアライン棟は日中帯には自由に出入り出来る状態にある。保安強化の観点からテンキーによる運用をお願いしたい。また、ランプバスのIC化ならびに、関西3空港を含め、全国の共通使用を検討頂きたい。

4. 空港運営・経営面での視点

① FSC・LCC・空港会社が共に成長出来る 空港目指して

本格的なLCCの就航以来、関空ではLCCとフルサービスキャリアが共存していく空港となった。特に昨年は「Asia Pacific International Airport of the Year (Mid-size Airport)」という名誉ある賞を受賞し、その取り組みが国際的にも評価されている。

航空会社でも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た事業戦略を実施しているが、両者が関空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、関空全体としての需要増加につなげていく必要がある。第2・第3ターミナルも含めた空港施設やサービスについては、画一的な価格設定（値上げ、値下げ）ではなく、エアライン毎のポリシーにより、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。また、空港が更に発展する為には、増大する生産量に対しハンドリング会社各社がしっかりと対応していくことも必要であり、こうした観点からも賃料については幅広い設定をお願いしたい。

② 増大する訪日需要を取り込み、 関西圏一体で成長出来る空港運営を目指して

訪日外国人は増加の一途をたどっているが、今後もLCC各社のさらなる就航、訪日ビザ発給緩和・免除措置の拡大により需要は堅調に推移するものと考えられる。需要を余すことなく取り込んでいく為に、以下のような環境整備をお願いしたい。

●空港施設・設備の強化

- ・夕刻以降の検査場の混雑緩和

●館内表示の更なる向上

- ・国際線出発案内表示の設置箇所の高さ改善
- ・コインロッカー設置場所の分かりやすい表示

●仮眠・休憩スペースの設置

- ・T1内の設置（エアロプラザ内は設置済み）
- ・トランジットホテルの誘致
- ・近隣ホテル・休憩施設への送迎/割引プラン拡大

【改善項目】

- ・24時間空港としての地上交通手段の利便性
（深夜早朝アクセスの拡充 関西空港⇄大阪駅前間）
- ・国内線 保安検査場警備員のお客様対応
（多言語対応、お客様アンケート結果）
- ・駐車場料金
（ビジネスマン向けの割引運賃設定）
- ・PBBタイヤガード設置

大阪国際空港について

1. 安全で利便性の高い空港を目指して

① 駐車場の利便性・機能性の向上

- (1) 駐車場の入庫30分以内の無料化により利便性は高まったものの、お客様への周知や案内が少なく依然として路上駐車が多い。また、身障者用スペースにも長時間駐車しており、お身体の不自由な方も不便している。【新規】
- (2) 駐車場2番ゲートの開放時間が7時からで、22時から7時までの入口は4番ゲートのみである。伊丹空港の始発便は7時5分であり、始発便利用のお客様や早番出勤の従業員も含め6時台の時間帯は4番ゲートが混雑する。2番ゲートの開放時間を前倒して頂きたい。【新規】
- (3) 繁忙期間中は空港従業員も別の駐車場に駐車する等協力しているものの、ターミナルの駐車場は満車となっている。スペース自体の拡充をお願いしたい。北ターミナル前や中央スペースの駐車場も立体駐車場の建設等、更なる拡充を図って頂きたい。【継続】
- (4) 南ターミナル側のタクシー待機場所の確保、タクシー路上駐車対策。【継続】
- (5) 各種案内表示の設置、拡充。（ターミナル・出入口の案内、観光バス、一般車両出入口、事前精算機の案内など）【継続】
- (6) 車両の2ケタ、3ケタナンバーの認識システムの読取精度が悪く、出口にて混雑する。【継続】

② モノレール連絡橋について

- (1) 以前から課題となっている降雨時の吹込みに対する改善と併せて、モノレール駅からターミナルに向かう人と、ターミナル側からモノレール駅へ向かう方同士の衝突を避けるため、連絡橋床面に導線を表示するなどの工夫をお願いしたい。【継続・新規】

③ ターミナル内外の案内表示について

- (1) 床面等へのターミナル案内や施設案内表示。保安検査場混雑防止に向けた注意喚起。【継続】
- (2) 多言語表記による外国人旅客サービス向上。【継続】

2. 従業員が安全に働き、お客様へ最高のサービスを提供できる空港を目指して

① 空港周辺環境整備に関して

- (1) 貨物地区・総合ビル方面と駐車場のアクセスの改善。（横断歩道や歩道橋の設置など）【継続】
- (2) ターミナル開館時刻が5時30分になったことから、空港職員だけでなく、お客様への安全強化として空港周辺の照明点灯時間の前倒しや、新関西国際空港株式会社(NKIAC)から警察に対し不審者への警戒を働きかけて頂きたい。【継続】
- (3) 託児所の設置や近隣託児所の斡旋などの検討。【新規】

② ランプ周辺における お客様・従業員の安全に関して

- (1) 第一エプロンの場周道路が狭くて危険。改善をお願いしたい。【継続】
- (2) 降雨時の視認性確保の観点から、TAXI LINE黒ペイントや、凸凹の改善をお願いしたい。【継続】
- (3) ランプエリアの照明設備拡充。
SPOT 1、4、第1、2フィンガー周辺において、防除雪氷時やお客様搭乗・降機時等に支障がある為、照明点灯時間の前倒しを検討してほしい。【継続・新規】
- (4) 集中豪雨時などの雨水・下水処理の拡充。【新規】
- (5) 固定橋の高さ制限表示や、各種表示・看板等の老朽化に伴い見えにくくなっている。リペイント等の改善をお願いしたい。【新規】

③ 空港の保安・セキュリティ・ランプパスに関して

- (1) 現在、制限区域内・保安区域内の各ゲートでは保安係員の目視にてランプパスを確認しているが、ランプパスのIC化により、更なるセキュリティ強化を検討して頂きたい。【継続】
- (2) 関西3空港を含め、各地の空港へ応援時にもすぐに対応できるように全国共通のランプパス共用化を検討して頂きたい。また、関西・伊丹両空港におけるランプパス申請の共通化も検討頂きたい。【新規】
- (3) 便が輻輳する時間帯や繁忙期は保安検査場が大混雑している。お客様のお待たせ時間解消の為、保安検査場の増設を検討してほしい。併せて、保安検査係員の対応についてもお客様よりお声を頂いている。NKIACからも改善を促して頂きたい。【継続】



保安検査場の混雑時間の様子

3. ターミナル改修にあわせ 魅力ある空港を目指して

① コンビニやショップ、レストラン、 アミューズメント施設等の拡充について

- (1) 航空機利用以外でも足を運べる空港作りを目指した施設拡充を検討頂きたい。また、ターミナル内やクリーンエリア内に牛丼店やうどん店等、リーズナブル且つスピーディーな飲食店等、ビジネス客も利用しやすい店舗の設置

を頂きたい。【継続・新規】

- (2) 北ターミナル側仮設駐輪場の駐輪位置明確化、屋根の設置。
【継続】

② お客様へのサービス向上を目指して

- (1) ターミナル内に車椅子が数台入れるエレベーターの拡充・増設。また、修学旅行生や団体旅客の集合・解散スペースの確保。【継続・新規】
- (2) 航空会社が負担している事務所スペースの賃料軽減。【継続】
- (3) 小型機対応PBBや航空機停止位置を変更し、PBBの傾斜を少なくする等の対応を検討頂きたい。【新規】
- (4) 利便性や他交通モードとの競争力向上の為、伊丹空港の運用時間延長。【新規】

【改善項目】

- ・全てのPBBへのタイヤガード設置
- ・ターミナル開館時刻の30分前倒し
- ・駐車場入庫30分以内の無料化
- ・ターミナル内へ銀行ATM（三井住友銀行）の増設
- ・搭乗口ゲート扉ロック改修（一部の搭乗口で実施）
- ・北貨物地区付近の路上駐車対策
- ・タイムズ24によるカーシェアリング・空港間乗り捨てサービス

神戸空港について

1. お客様の利便性向上

- (1) ゲートアナウンスは依然としてターミナル内に反響して聞こえづらい。ターミナルの構造上難しいかもしれないが、改善を検討して欲しい。【継続】
- (2) 駐車場割引システムについても依然として係員への問い合わせが多い。お客様への周知方法等、引き続き工夫・検討をお願いしたい。【継続】
- (3) 第1駐車場の駐車ラインマーキングの不明確さ。【継続】
- (4) ポートライナー駅とターミナル連絡橋の雨の吹込み。【継続】
- (5) ポートライナーの三ノ宮までの時間短縮（快速の停車駅が多い）、就航便に合わせたダイヤの改正を要請検討。【新規】
- (6) リムジンバスの神戸空港乗り入れ。【新規】

2. 職場環境の改善、安全性向上

- (1) カウンターエリアが暑い為空調の改善をして頂きたい。【新規】
- (2) ランプエリアから場周道路に入る際、固定橋の死角となり見通しが悪く危険。カーブミラーの設置等も含め改善をお願いしたい。【新規】

【改善項目】

- ・キャナリーの大型化
- ・TAXI LINEの黒ペイント縁取り

CAB/福岡空港ビルディング共通

1. 東側再整備に係る要請項目について

① バスハンドリング増加に伴う安全の確保について

航空機の安全確保、走行が優先されるランプ内において、セットバック工事に伴い昨年度からOPEN SPOT化が進みバスハンドリングが増加する中、作業安全上および航空保安上の問題がある。例えば3番スポット付近のバス乗降場で係員がバスと接触する可能性があることや、到着のお客様が手荷物受取場から逆流して制限区域に入る可能性があるため、関係者による連携を強化し、ランプ内安全と保安の徹底をお願いしたい。航空安全プログラム（SSP）による航空安全情報自発報告制度（VOICES）の運用も始まっているが、福岡空港の関係者内で埋もれているヒヤリハットも積極的に入手し、迅速な対応を継続するようお願いしたい。

② 誘導路複線化工事に伴う影響の広報について

セットバック工事によるお客様への影響を極小化するため、現場で働くものを中心に空港関係各社が努力しているが、お客様にもご協力を頂かなければ、特に航空会社の重要な品質である定時性を維持できない状況にある。本工事による空港利用者への影響の周知や協力の依頼を告知する広報活動の強化を検討いただきたい。航空旅客動態調査の結果も踏まえ、地下鉄の中刷り広告や、博多駅・天神駅、空港へのバスターミナルなど主要なアクセスポイントに広告の設置等を検討いただきたい。

2. 福岡空港の
国際線対応力向上に向けた要請① 増加する国際線運航便と
お客様受入体制の強化について

PBB付きSPOTやチェックインカウンター、CIQ施設の不足が生じている。入国審査で1時間以上の時間を要し航空会社係員が苦情を受ける事案も発生している。訪日外国人の受入体制の強化に向けて、関連省庁との一層の連携を強化し、対応をお願いしたい。

3. その他の要請

① 女性がさらに活躍できる空港を目指して

航空関連産業は女性の就労率が高く、産業の強みの一つであるが、その強みをさらに活かすため、女性が様々なライフイベントと仕事を両立できるよう職場環境整備をすることも必要であ

る。具体的には、他空港のように空港内に保育施設を設置いただきたい。また、これまで男性が多かったランプ内に女性用の手洗い所の設置をお願いしたい。

CABへの要請

1. 安全で働きやすい空港を目指して

① 車両通行帯の凹凸の改善について

道路の凹凸が原因で牽引物の破損を危惧する声や航空機用のオイルなどの油脂類をこぼす恐れがあり、働くものが「気をつける」だけでは対策として不十分と認識している。先日もSPOT H15付近の横断歩道が冠水しバスSPOTへの変更を余儀なくされた事例が発生しており、従業員はもとよりお客様にとっても影響が大きいため早急な改善をお願いしたい。



車両通行帯の凹凸

② ランプ内の視認性向上について

東側再整備工事に伴いランプ内での工事が本格化しており、ランプ内のGSE置き場等も変更されているが、区域を分ける白線が見えづらい箇所がある。またTAXI LINEが見づらく、PUSH BACK作業を行う上で安全上の問題がある。更に夜間の視認性向上のために駐機場の照明輝度を上げるよう検討をお願いしたい。

③ SPOT管理システムについて

現在各社で紙のSPOT表を手書き修正してSPOTの調整を行っているが、極めて非効率である。各社共用でSPOTを使用するため調整が多数発生し、各社間とCABで都度協議を行っている。各社がリアルタイムで最新のSPOT表を閲覧することで、効率的な受け入れ体制を構築し、お出迎えのお客様への影響や働く者の負担の軽減につなげるため、SPOT管理システムをエアラインで閲覧できるよう検討をお願いしたい。

④ エンジン試運転場へのアクセスについて

エンジン試運転場にアクセスするにはC-2タクシーウェイを横断するか、C-4サービスレーンを横断することになるが、C-2は無線通信によりグランドコントロールからの許可を必要とし、C-4は許可が不要という運用がされている。C-2タクシーウェイをC-4サービスレーンと同様の運用をするよう検討をお願いしたい。

⑤ 空港内ランプパスの取得手続きの簡略化について

福岡空港においては空港勤務者用ランプパスの手続きについて、規定に準じて制限区域と保安区域それぞれに対して申請が必要とされているが、他空港では申請窓口が一元化されている事例も多く、効率化の観点から検討をお願いしたい。

2. 東側再整備に係る要請項目について

① 東側再整備後のSPOTについて

現在は航空機のマーシャリングを、操縦席から視認できるように場周道路に立って行っており、地上交通を妨げることやマーシャラーの安全確保の点からも問題がある。再整備後はランプ内で作業が完了するように、VDGS設置などのハード面での対策をお願いしたい。

② GSE置き場のスペース確保について

東側再整備工事の進捗に応じてGSE置き場が変更になるが、安全、作業効率、定時性に大きく影響し、働くものに与える影響も大きい。GSE置き場の面積確保はもちろんのこと、様々な影響を考慮したうえで各社に提示するようお願いしたい。

3. 福岡空港の国際線対応力向上に向けた要請

① 国際線の疫病対策強化について

福岡空港においても訪日外国人旅行者は伸び続けており、韓国からの訪日旅行者が最も多い点を踏まえ、MERSなどの疫病の水際阻止対策を関係省庁と連携し、空港で働くものの労働安全衛生確保の観点も考慮して対策の強化をお願いしたい。

福岡空港ビルディングへの要請

1. 東側再整備に係る要請項目について

① 出発時のお客様へのご案内の改善について

立体駐車場の供用開始や構内道路規制および、バスハンドリングウィケット設置に伴い、第1および第3ターミナルから徒歩で移動されるお客様が増えているため、出発のお客様に目当てのカウンターまでの徒歩所要時間をお知らせする標識の設置をお願いしたい。

② 国内線ターミナルの訪日外国人旅行者の対応力向上について

国際線案内所がカテゴリー3認定を取得し、訪日外国人受入に向けた福岡空港の体制が整備されつつある。今後は福岡に直接就航している外国航空会社のお客様に加え、首都圏空港から国内線を利用して福岡に来る外国人旅行者が増えることも十分に考えられるため、国内線ターミナルにおいても訪日外国人旅行者に対応できる環境整備が急務である。多言語対応可能な案内所の設置、案内人の育成、Wi-Fi環境の増設、デジタルサイネージの採用など、対応の更なる強化をお願いしたい。

③ バスラウンジ改善の検討について

東側再整備工事の本格化に伴い、バスハンドリングが増加しており、バスラウンジが搭乗旅客で混雑し、場合によってはバスラウンジ内でお待ちいただけず非常にご不便をおかけしている。また、便の遅延により輻輳した際には更に混乱が生じているため、今後の対応について検討をお願いしたい。



バスラウンジ階段 狭隘化

④ お客様の快適性向上に向けたPBBへのエアコン設置について

東側再整備の際にPBBへのエアコン設置を検討いただきたい。継続的にお客様からお声をいただいております。確実に設置をお願いしたい。

⑤ ダムウェイターの設置について

電動車いすのお客様がPBBからご搭乗・降機できないため、一部空港で実績のある「ダムウェイター」の導入をお願いしたい。

⑥ ターミナル内のエレベーターの改善について

東側再整備に伴い、館内従業員や物販業者が利用する業務用エレベーターの更新を検討いただきたい。また、更新まで時間を要することから物販業者の動線についての課題や、物販搬送カートがエレベーターを占有するといった現状課題についても対応をお願いしたい。

⑦ 新ターミナル完成後の航空保安強化に向けて

従業員用通路の通行におけるIC化の検討をお願いしたい。

⑧ 魅力ある空港づくり

東側再整備後には空港利用者や地域住民に足を運んでいただけるように、商業施設誘致や憩いの場としての公園化構想及び福岡の文化展示を検討いただきたい。

2. その他の要請

① 貨物地区の売店（コンビニエンスストア等）誘致について

貨物地区で働くものにとって、食事環境の改善は喫緊の課題であり、売店の誘致について積極的に対応をお願いしたい。

航空交通に関する事項

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。【継続】

- (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 地方空港の整備計画について

- (1) 新石垣空港の従業員用駐車場スペースを拡充すること。
また、新石垣空港・宮古空港において従業員専用駐車場の利用時間の見直しを図ること。【改善・強化】
- (2) 宮古空港および新石垣空港のお客様駐車場利用時間を拡充すること。【継続】
- (3) 宮古空港のSPOT1番を安全性・利便性の観点から北側に拡張すること。【新規】
- (4) 石垣空港ターミナル内にはお土産店や飲食店しかない状況のため、利便性の観点からコンビニエンスストアの設置を検討すること。【新規】
- (5) 石垣空港ターミナルから一般道への避難経路は現在国道アクセスのみとなっていることから他経路確保について検討すること。【新規】

③ 那覇空港の整備計画について

- (1) 那覇空港のお客様利用駐車場の混雑が日常的に発生しており、駐車場スペースの確保が望まれる状況にある。土地・施設の賃借料(国有財産一時使用料)の軽減措置を検討しながら、利用者負担をかけないように計画的に駐車場の拡張を進めること。【継続】
- (2) 訪日外国人旅行者の増加に対応し、外国人旅行者が沖縄(日本国)への出入国を円滑かつ快適に行えるように、CIQに係る予算・定員の充実を図り、必要な物的・人的整備強化を図ること。【継続】
- (3) 現在検討が進められている①滑走路の増設、②国際線ターミナルビルの増築については、総合的な見地から計画的に進めること。【継続】

- (4) 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。【継続】
- (5) 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。【継続】
- (6) 国際線ターミナルビルの増築については、国内線からのお客様のアクセス向上やCIQの混雑解消など、お客様視点に立った利便性向上策を取り入れること。【継続】
- (7) 那覇空港の台風対策ならびに塩害対策は国の責任で一元的に行い、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を早急に整備すること。【継続】
- (8) バスプールからお客様臨時駐車場・従業員立体駐車場および国内線ターミナルビルから国際線ターミナルビルまでの移動通路にアーケードを設置し、お客様が風雨にさらされない環境整備を図ること。【改善・強化】
- (9) バスプール付近へのごみの投棄が目立ち景観を損ねているため、投棄禁止等の注意書き設置を検討すること。【新規】
- (10) 那覇空港を利用するお客様の快適性を向上させるため、全PBBへ空調を設置すること。【継続】



那覇空港新国際線ターミナル

④ 那覇空港周辺道路の安全対策について

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。【継続】

⑤ 下地島空港について

地域の発展と雇用の拡大・維持を図りながらその活用計画について引き続き積極的に進めていくこと。【内容変更】

⑥ バードストライク(鳥衝突)防止について

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、防止策をより一層強化すること。【継続】

⑦ 沖縄県内の空港の保安体制について

昨今航空保安の重要性が求められるなか、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よう国へ働きかけること。【継続】

⑧ PBBタイヤガードの設置について

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)及びランプ昇降階段への滑り止めを設置することが必要である。沖縄県内のPBB設置空港(那覇・宮古・久米島)について、早急に設置を行うこと。【継続】

⑨ 大災害に備えた対策について

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。【継続】

⑩ 警報の一律的な実施について

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を一律的に実施するよう検討すること。【継続】

⑪ 国際貨物輸送体制について

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を整備すること。【継続】

⑫ 国際整備基地計画について

総合的な見地からその需要および雇用拡大を見据え、計画的に進めていくこと。【内容変更】

⑬ 那覇空港内託児所設置について

那覇空港で働く従業員向けの空港内託児所設置について、そのニーズを把握し設置について検討すること。【新規】

空港アクセスに関する事項

沖縄は日本で唯一、鉄道が整備されていない県であり、空港への公共アクセスはバス・モノレールに限定されている。将来的な目標である入域観光客数1,000万人を達成するためには、空路のみならず空港から各方面への地上アクセスの充実を図ることも重要課題である。県は、公共交通機関の運行体制を支援し、利便性向上により一層努めること。【継続】

観光振興に関する事項

① 観光振興のさらなる促進等について

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。

また、観光関連予算や助成金等については申請者が出来る限り利用しやすい仕組みを構築し、下記の具体的実行施策等に対して円滑に利用できるよう提案する。

- (1) 那覇空港および県内観光施設等のバリアフリー化を推進すること。【継続】
- (2) OCVBや各観光施設等との連携を図りながら、外国人旅行者が利用しやすい無料公衆無線LAN環境の整備と多言語対応の改善強化を図ること。【継続】
- (3) MICE誘致・開催促進を通じて、外国人旅行者の取り込むための受入体制として、認定外国人観光案内所の増加を図ること。【継続】
- (4) 地元産業と連携したお土産品の開発を通じて、特産品としての「沖縄ブランド」を強化する施策を実施すること。また、産直海外発送を促進すること。【継続】
- (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・観光標識など)についても、多言語対応を促進すること。【継続】
- (6) オリンピック・パラリンピック開催効果の地域への波及施策について、沖縄県として積極的に関わり、外国人旅行者の誘客・受入に主体的に取り組むこと。【継続】

② 外国人旅行者の誘致促進について

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。【継続】
- (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。【継続】

新石垣空港

