

新千歳空港について

1. 除雪体制のさらなる強化について

① 滑走路・誘導路の降雪能力向上について

定期的な巡回や路面状況に応じた融雪剤の散布により、定時性や安全性の向上に大きく寄与している。滑走路においても同時閉鎖にならないような対策がなされ、豪雪時においても航空機の離発着が可能となっている。しかし、コロナ収束後の航空便数の回復や国際線も含めた発着枠の増加に伴い、これまで以上に除雪能力向上が必要となる。また、夜間除雪後においてもナイトステイエプロンからローディングエプロンに機体を移動させる際、誘導路の一部が除雪されていなかったため、出発準備に時間を要した事例もあり、引き続き、各航空会社の要請のもと、迅速な除雪対応を要請する。 【継続】

② 航空機及び車両走行の安全性強化について

C-GSE通路の除雪、凍結防止に関してはこれまでも凍結防止剤散布の強化が図られている。その結果、2020年度のC-GSE通路におけるスリップ状況は一定程度改善されている。しかし、冬期のC-GSE通路での車両スリップ原因である傾斜に関しては抜本的な解決には至っておらず、また2020年度は貨物量が少なかった事もあり、例年発生している重量車両通行時のスリップに対する不安が完全に払拭された訳ではない。引き続き、冬期のC-GSE通路凍結防止に努めることを要請する。 【継続】

2. ランプ内における課題について

① 国際線ソーティングエリアの安全性、利便性強化

国際線ソーティングエリアの貨物ベルトコンベアにおいて、2つのレーンが上下に並走しており、搭降載時に頭をぶつける可能性がある。作業者の安全性確保のため、保護材の取り付けや、危険箇所の明示などの対応を要請する。また、ベルトコンベア下部の段差において、角が鋭角であり、運搬車両を横づけした際、タイヤがパンクする可能性がある。車両損傷による貨物遅れや、旅客の利便性向上の観点で是正するよう要請する。 【新規】

② 空港敷地内への不法侵入対策の強化について

空港敷地外からフェンスを越えて動物が侵入する事例が継続して発生しており、2021年3月、4月では機体の着陸復行や地上走行中の運航乗務員から視認できるなど、一歩間違えば大きな事故に至る可能性がある。引き続き、動物進入箇所の特定やフェンス強化などの抜本的対策を要請する。 【内容変更】



写真上：作業時に頭をぶつけるフレーム
写真左：角が鋭角でタイヤがパンクする可能性がある

③ スポットサイド誘導路の補修について

8、9番スポット、12～14番スポット及び誘導路の窪みについて、改修には大がかりな工事が必要であり、それに伴うスポットの長期的な閉鎖が考えられることから、容易に工事が実施できないことは承知している。しかし、現在も雨天の際は大きな水たまりが発生し、航空機の出発時にはグランドハンドリングスタッフが水に足を取られることや、航空機の走行中、高温になっているタクシー灯に水がかかることでひびが入り、その状態で離陸した際は落下物になる危険性がある。引き続き、誘導路の補修と定期的な点検を要請する。 【継続】

④ 空港内での悪天候時の警報発令基準について

新千歳空港における悪天候時の警報発令基準の統一について災害発生時や天候不良時、特に雷警報の発令について、空港運営者から一律に情報を発信する仕組みが必要であると認識している。

現在は事業者ごとに雷による退避基準を設けているが、各社の退避基準の差により現場の混乱を招くことがある。空港管理者が一律に警報を発令することで、働くものの安全を確保することはもとより、各社協力のもと、迅速な対応をとることができると考えることから、空港委員会等の場を通じて事業者間での退避基準の差について議論するとともに、空港管理者から一律に情報を発信する仕組みの検討を要請する。 【新規】

3. 旅客搭乗橋(PBB)の安全対策について

① 国内線PBBの老朽化と施設更新について

老朽化にともなう錆などが顕著であり、使用する際に不安を

感じる。また、PBB内の温度管理においては真冬の状況ではガラの設置だけでは非常に寒く感じられる。引き続き、不具合が発見された場合の迅速な対応と計画的なPBB施設の更新を要請する。 【継続】

4. 空港関連施設について

① ターミナルビルのバリアフリー化について

国際線ターミナルは新しく、移動する際の動線に必要な看板、エレベーターは充実している。一方、国内線ターミナルにおいては、エレベーターの看板が分かり難いことや、エレベーター自体も奥まったところに配置されていることが多く、旅客からも頻繁に問合せがある状況である。また、駐車場連絡橋の看板はガムテープで修正されているなど、既存看板の見直しと、空港ターミナルを使用する際、いずれのアクセスにおいても空港内の移動がスムーズに行えるように改善を要請する。 【新規】



写真上：奥まった場所にある国内線エレベーター

② 国際線ターミナルの長尺手荷物返却場について

国際線手荷物受け取り場において、長尺手荷物の返却レーンが一カ所設置されているが、設置場所が返却場の中程にあるため視界に入りにくく、長尺手荷物受け取り場所を示す看板も一カ所しかない。そのため、長尺手荷物を預けた旅客が一般手荷物の返却レーンで待つ状況が頻繁に見受けられることから、利用者利便の向上のため、分かりやすい看板の設置や注意書きなどの対応を要請する。また働く者の視点では、新ターミナルのソーティング場から手荷物を返却する際、長尺手荷物は既存ターミナルへ搬入する必要がある、返却に時間を要している。コロナ収束後は海外からのスノーリゾートへの旅行需要の回復が予想されるため、改修を含めた改善の検討を要請する。 【新規】

③ ターミナル内のコロナ対策について

コロナ対策として、ターミナル内での手指の除菌、マスク着用、ソーシャルディスタンスの確保、検温など様々な対応が行われている。しかし、インバウンド強化を目指す中で、国内線ターミナルにおけるコロナ対策の案内表記は、そのほとんどが日本語のみのため、多言語化への対応を要請する。

また、空港内設置のサーモグラフィーによる検温装置に関して、被測定者と検温装置の距離や通過する速度によって検知温

度が低く表示される事が多く、旅客のコロナ対策に対する疑心と、職員の不安に繋がっており、より正確な検温装置の設置を要請する。 【新規】

④ 空港内施設の電子マネー化促進について

空港内の自動販売機やコインロッカーにおいて、そのほとんどが現金しか使えない仕様となっている。昨今促進されているキャッシュレス化に伴い、今後現金の使用も減少していく可能性がある。さらにキャッシュレス化が進んでいる海外からの旅行者にとっては、日本円しか使えない各種設備は不便なため、利用者利便の向上に向け、各種電子マネーが使用できる自動販売機やコインロッカーの導入検討を要請する。 【新規】

5. イレギュラー時の対応について

① 雪害、災害時に備えるための訓練について

豪雪や災害発生時など、旅客が空港内で滞留してしまう場合を想定し、空港としても備蓄品などの救援物資対応において各社と連携、協力体制を構築している。非常時にはエアライン側でも、連携した対応を迅速に行う必要があるが、コロナ禍においては、感染防止にも留意しながら対応する必要がある。そのため、平時より実際の雪害、災害を模擬した訓練を通して、各種課題を事前に把握しておく必要があると考える。引き続き、現状に即した避難、災害訓練の実施を要請する。 【継続】

観光政策について

1. 需要回復に向けた観光施策実現に向けて

① 国内の需要喚起について

国内線旅客数はコロナにより急減し、コロナ収束後も少子高齢化や国内人口減少に伴う国内旅行需要の低迷が予想される。観光客誘致施策は引き続き必要であり、2020年に開業した「ウポポイ」をはじめ、北海道全域に広がる魅力に溢れた観光地のプロモーション活動を、ウィズコロナ、アフターコロナの各状況に応じたかたちで進め、各自治体と連携して旅行者の受入環境整備を推進することを要請する。また、「道民割」のような施策は観光需要喚起において非常に有効であり、需要が回復するまでの間、継続を要請する。一方で各種施策を進めるにあたり、準備期間が短く、外的要因に大きく影響されるものに関しては、情報が適時適切に伝わらないと職場において混乱が生じる。道として正確でタイムリーな情報発信と国への働きかけを要請する。 【新規】

② インバウンド需要の喚起について

コロナ収束後にいち早くインバウンド需要を回復するには、現在の環境下でも準備しておく必要がある、北海道の魅力を最大限プロモーションすることが重要である。また、訪日外国人が安心して利用できるように、多言語に対応した公共交通機関や空港、医療施設の充実を図るとともに、旅行者が安心して観光出来る環境整備を要請する。 【内容変更】

航空 連合 成田

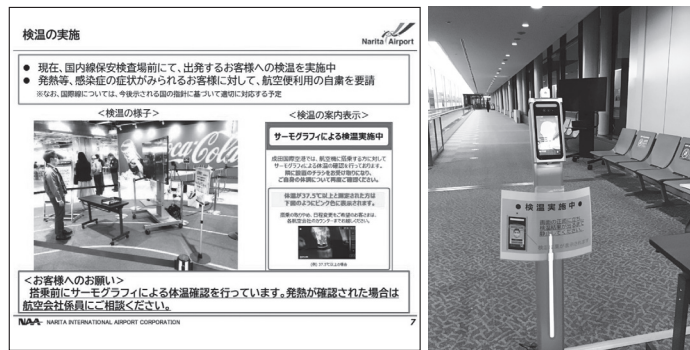
1. 空港施設

ターミナルエリア

① 国際線保安検査場での検温

要望：国内線保安検査場だけでなく国際線保安検査場においても、搭乗旅客に対し空港会社主体でサーモグラフィによる検温の実施を要望する。

背景：感染症対策の観点では内際問わず全ての旅客に対して検温を実施すべきであるため、空港会社により一括で実施すべきと考える。



左図：検温実施のNAA資料、右写真：T1サーモグラフィの写真(出発動線)

② 58A/58Bゲートの案内表示

要望：58A、58Bゲートまでの距離表示の追加を要望する。

背景：第1ターミナル58A、58Bゲートは、隣の57Bゲートから徒歩5分程度離れている。現状として58A、58Bゲートを利用する旅客は、買い物や食事ができる出国審査場付近で搭乗直前まで過ごし、搭乗に遅れるケースが多い。事前に距離感がわかりづらく、利用する旅客にとっては想定外の距離感となっており、旅客の利便性および飛行機の定時性が損なわれている。このため、出国審査場から第5サテライト手前の早い段階で、動線上に58A、58Bゲートが遠いことを知らせる距離表示の追加が必要である。



成田空港の58A、58Bゲート案内表示



参考：世界の主要空港(LHR&SIN)におけるゲートまでの時刻案内

ランプエリア

① 雷注意報の発令基準の統一

要望：落雷注意報における発令基準の統一化を要望する。

背景：NAAと航空会社間で話し合いの場を設け、雷注意報の一律の発令基準を設けることが必要と考える。複数の会社が外航の地上ハンドリング作業を受託しているケースでは、雷注意報発令時の退避基準が異なることから現場で混乱を招くことがあり、ランプ内での利用者や作業員の安全に直結する。また、同じ空港内で航空会社によって作業の中止や再開などの対応に差が生じた場合、旅客目線でも混乱が生じてしまう。

② Jアラートや緊急地震速報の空港内での迅速な周知

要望：Jアラートや緊急地震速報発令時の迅速な周知方法の構築を要望する。

背景：空港の現場では携帯電話など情報を収集できる機器を持たずに作業を実施している者も多く、Jアラートや緊急地震速報の発生を知る手段が現状ではない。例えば、低視程運用時の放送のような、ランプや整備地区でも聞こえる放送を、Jアラートや緊急地震速報発令時にも速やかに実施していただきたい。

③ ランプ内道路の白線の視認性向上

要望：ランプ内道路の白線の視認性向上を要望する。

背景：ランプ内の白線は路面がコンクリートということもあり、夜間や雨天時に視認しにくい状況である。特に夜間の雨天時は水たまりに車両のライトが反射してしまい白線を視認することが難しく危険を感じるため、対応を求める。整備地区（500、600、700、800、900番台スポット周辺）の白線が特に見え難くなっている。

500番台スポットエリアの雨天時の白線。
この先車道は右に折れるが視認しにくい



④ 旅客搭乗橋(PBB)へのエアコン設置

要望：各PBBへのエアコン設置を要望する。

背景：各部門からPBBへのエアコン設置の声が多く挙がっている。例えば、中部国際空港や大阪国際空港、東京国際空港国際線第3旅客ターミナルの一部ではPBBにエアコンが設置されており、利用者の満足度は高い。換気も良くなり、感染症対策の観点でも有効であると考ええる。今後の成田空港の機能強化に併せて、成田空港の利用促進の観点からも設置の検討をお願いしたい。

2. 交通

鉄道

① 台風などイレギュラー時の成田駅-成田空港間の鉄道ピストン輸送

要望：台風などの災害時に成田駅と成田空港間を単純往復する鉄道の運行を要望する。

背景：過去の台風（2019年9月9日の台風15号）や集中豪雨（2019年10月25日）などの災害時、成田空港と外部をつなぐ公共交通機関（道路および鉄道）が利用できず、成田空港が陸の孤島となったことがある。



2019年台風15号時の成田空港内の様子。
画像元：日本経済新聞ホームページ

過去の事例では、到着旅客が成田空港に滞留するのが一番の課題であった。成田空港周辺の道路は冠水がひどく、災害時には度々空港周辺で大規模な渋滞や通行止めによる道路の機能麻痺が発生していた。成田駅周辺から先の道路状況は成田空港周辺よりは良好であり、成田駅周辺まで移動することができればある程度の混雑緩和を見込むことができる。しかし、成田空港周辺道路の冠水対策には時間がかかるものと思われる。そこで、災害時でも成田駅と成田空港間の鉄道に被害が出なかった場合、成田駅まで鉄道で移動することが可能であれば、空港内に旅客が滞留した過去事例の課題解消の期待ができるとともに、空港内の混乱を緩和することにより空港機能の早期復旧にもつながると考える。

② 成田空港の鉄道の駅名

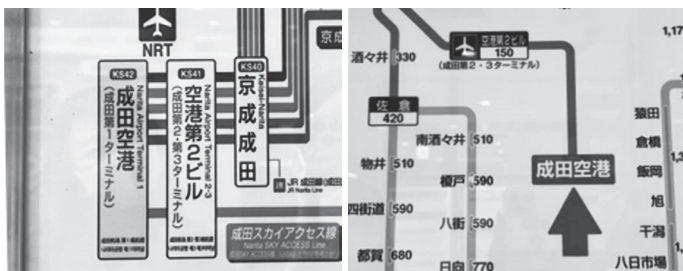
要望：成田空港駅名のわかりやすい日本語表記への変更を要望する。

背景：JRおよび京成線の駅名が第1ターミナルでは「成田空港駅」、第2・第3ターミナルでは「空港第2ビル駅」と表記に統一感がなく、空港利用者が間違えやすくなっている。特に「空港第2ビル駅」においては羽田・成田どちらの空港なのかわかりにくく、羽田・成田ともにつながるアクセス特急の途中駅で先行表示を見た際にどちらの方向か混乱する。英語表記はわかりやすく「Narita Airport Terminal 1 2 3 Station」となっており、日本語表記でも利用者にわかりやすく変更すべきである。



京成線の駅名

JR線の駅名



JR線の駅名

③ 成田スマートICの利用促進および国道295号渋滞軽減

要望：成田スマートIC手前の国道295号上において、一般道の渋滞状況を表示する仕組みの構築を要望する。

背景：国道295号成田スマートIC付近から空港方面へ向かう際、その先の経路上の混雑状況がわからず、新空港道を利用すべきか判断に迷うときがある。成田スマートIC手前の国道295号上において、例えば「一般道経由は空港まで〇〇分」などの掲示があると状況判断が可能となる。朝の通勤時間帯や事故渋滞時で交通量が顕著に多い時、新空港道に適切に誘導することで、一般道の渋滞軽減にもつながると考える。

国道295号の渋滞の様子。画像元：千葉県ホームページ



1. 航空局東京空港事務所

① ランプ内損傷箇所・路面標示の補修等について

- ・ランプ内損傷箇所や凸凹箇所、不鮮明となっている路面標示の補修をお願いしたい。【内容変更】



② ランプ内の安全確保について

- ・照明設備の増設や滑り止めに施されたグレーチングへの改修をお願いしたい。【新規】



③ 空港周辺歩道の補修について

- ・新整備場地区歩道の補修をお願いしたい。【継続】



④ 悪天候時の警報発令基準について

- ・空港管理者から警報発令に関する情報を一律に発信する仕組みを構築していただきたい。【新規】

2. 日本空港ビルデング

① 新型コロナウイルス感染予防に向けた改善

- ・トイレにペーパータオルやアルコールシートの設置をお願いしたい。【新規】
- ・バス券売機前やエレベーター内にソーシャルディスタンスの案内や明示をお願いしたい。【新規】



② 西貨物地区郵便建屋の雨漏りについて

- ・貨物濡損の恐れがあるため補修願いたい。【新規】

③ ターミナル間地下通路の案内表示について

- ・第1ターミナルと第2ターミナル間の地下通路に関する案内を分かりやすくしていただきたい。【新規】

④ 第1ターミナル駐車場への動線案内について

- ・エレベーターの設置は難しいため、動線を分かりやすく表示していただきたい。【新規】

⑤ P3駐車場における精算機案内の設置について

- ・他の駐車場同様、連絡通路階に事前精算機が設置されている旨の案内を施していただきたい。【新規】

⑥ P3駐車場出口における自動二輪車の動線について

- ・P3駐車場出口において自動二輪車が普通車との動線と交差しない1番レーンでの精算ができるよう対応をお願いしたい。【新規】



3. 東京国際空港ターミナル

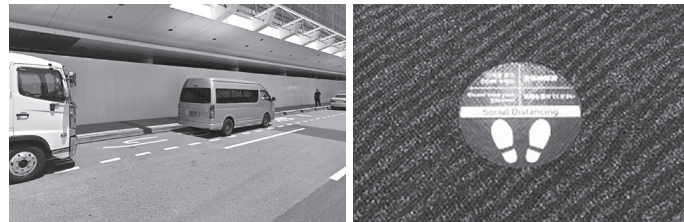
① 一般車レーンにおける停車位置表示について

- ・釣り下げ式の看板等を設置して一般車が停車する場所をわかりやすくしていただきたい。【新規】

② 搭乗口でのソーシャルディスタンスについて

- ・第1、第2ターミナルのように、搭乗口においてソーシャル

- ディスタンスを示す床へのマーキングや看板の設置をお願いしたい。【新規】



4. 京浜急行電鉄

① 新型コロナウイルス感染予防に向けた改善

- ・利用者の動線を考慮したうえでアルコール消毒液の補充や設置場所の検証、移設等を柔軟におこなっていただきたい。【新規】



② 利便性向上に向けた環境整備

- ・アフターコロナにおいては再び訪日外国人が増加することが見込まれるため、案内表示の英語表記について再確認、精査いただきたい。【新規】
- ・イレギュラー発生時に利用者がより適時適切に判断ができるように改善していただきたい。また多言語アナウンスについては、車内における自動音声のように発生事象、発生時刻、今後の見通しを伝えられるように検討いただきたい。【新規】
- ・京急品川駅とJR品川駅間の乗り換え階段についてユニバーサルサービスならびに利便性向上のため、簡易的なスロープを設置いただきたい。【新規】



5. 東京モノレール

① 利便性向上に向けた環境整備

- ・昭和島駅のホーム階と改札階とをつなぐ階段をバリアフリー化するようにお願いしたい。【継続】



- ・浜松町駅のエレベーター利用時の乗り換え案内について、利用者が戸惑わずに対応できるように、より視認性を高めた案内と分かりやすい仕組みにしていきたい。【新規】

- ・浜松町駅ホームでの整列乗車に関するアナウンスについて、アフターコロナにおいて訪日外国人の増加が見込まれるため、多言語でのアナウンスを実施していただきたい。【新規】



6. 東京空港交通

① 利便・快適性向上に向けた環境整備

- ・多頻度利用者の利便性のためにもWEB回数券適用路線の追加やプレミアム回数券の利用可能路線の追加を検討いただきたい。【継続】



- ・羽田空港発のバスについて、第1ターミナルは最終乗車場であるため、キャンセル待ちでの乗車を可能にしていただくよう検討いただきたい。【新規】
- ・快適性向上のため、夕方以降における車内の減光について、運転手による差異が生じることを避け、一定程度の基準を設ける運用にさせていただくように改善いただきたい。【新規】

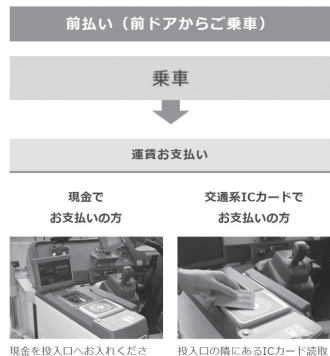
7. 京浜急行バス

① 利便性向上に向けた環境整備

- ・横浜駅(YCAT)発の6:10発(7時勤務開始対象者)と6:40発(7時半勤務開始対象者)のバスの新整備場地区までの延伸を検討いただきたい。【新規】

	横浜駅(YCAT)	羽田空港(第1)	羽田空港(第2)	羽田空港(第3)	東船整備場
発	着	着	着	着	着
京急	06:00	06:24	06:29		
京急	06:10	06:34	06:39		
京急	06:20	06:44	06:49		
京急	06:30	06:54	06:59		
京急	06:40	07:04	07:09		
京急	06:50	07:14	07:19		
京急	07:00	07:24	07:29		

- ・空港貨物循環のバスについて、最終バスの周回を延長することや蒲田空港間のバスの間合い運行などで、22時台の設定を検討いただきたい。【新規】
- ・羽田空港に乗り入れる路線において、運転手へ行き先を告げて運賃支払いをおこなっているが、整理券方式で後払いにするなど、運賃申告方式の改善について検討いただきたい。【新規】



1. 働きやすい産業に向けて

① 旅客搭乗橋(PBB)格納位置マーキングについて

PBB格納位置、STAND BY位置のマーキングが昼夜問わずPBB備え付けのモニターから視認しにくく、サービスドアより何度も確認し操作している。マーキングを太く視認性が良い色に塗装変更を要望する。【新規】

(昼) 格納位置 【写真：操作盤モニター】 格納位置 (夜)



(昼) スタンバイ位置 【写真：操作盤モニター】 スタンバイ位置 (夜)



② 航空機停止線の機種標記について

現在の航空機停止線の機種標記は、B737であれば-400と-500しか記載されていないため、B737シリーズの標記を追加するか、B737のみの標記にするか等、誰が見ても分かりやすい標記にしていきたい。現在のターミナル1のスポットはB737のみが種類別で標記されていない。他機種は停止線が同じでも機体のシリーズ毎に機種標記がされている。【継続】



③ 76番、77番スポット間の通行帯照明について

76番スポットから77番スポット間の通行帯に照明設備がなく夜間は通行帯や歩行者の視認がしにくい。また、障害物の発見の遅れも想定される。照明設備の新規設置を要望する。【新規】

(夜) 【SPOT 76側より】 (昼)



④ PBBサービスドア及び、ロタンダドアについて

強風時は風がドアに煽られてしまい危険を感じる。強風により容易に開閉ができないため、ドアの開閉アシストするような器具の設置を要望する。【継続】



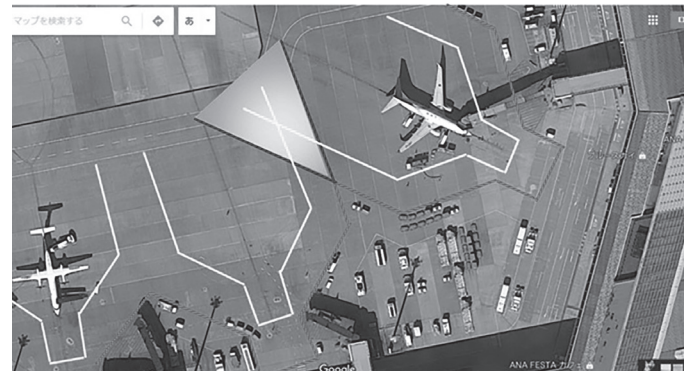
⑤ 上屋内における鳥糞被害について

過去からの要望により、巡回・清掃などによる鳥が住みつかない未然防止措置を行っており糞被害も少なくなっているが、未だ被害は発生している。鳥糞害からくる作業者の衛生面、貨物荷主へのサービスの観点からも引き続き対応を要望する。【継続】



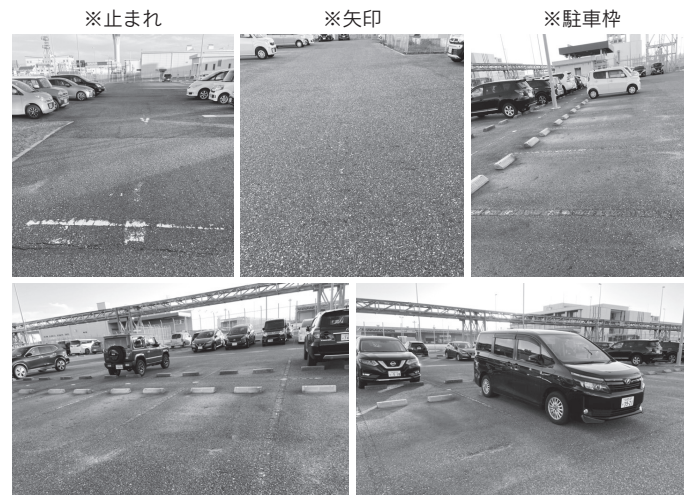
⑥ 小型機用制限エリア(ERA)ラインについて

現在、スポット内ERAは大型機に設定されているため地上支援車両(GSE)を狭いスペースに停車させている。小型機用のERAを設定することで空いたスペースを有効に使用出来る。狭い空間での事故を防ぐためにも新ERAの設置を要望する。【継続】



⑦ 貨物地区空港職員駐車場の路面塗装について

貨物地区空港職員駐車場において路面の矢印標記や駐車枠の白線が薄くなっており、走行方向や駐車位置の認識ができず、誤って逆走してしまう場面が散見される。狭いエリアですれ違わなければならない事象が発生しており事故の可能性もあることから、再塗装していただきたい。【継続】



⑧ 1番スポットでのHIGH POWER RUNUPについて

現在、PROP機(DHC-8-400型機)は100番台スポットでのHIGH POWER RUNUPが許可されているものの、ターミナル側のスポットでは認められていない。1番スポットは後方にオープンスポットも無く、誘導路となる。エンジンブラストの検証と共に、1番スポットでの運用に向け取り組むことを要望する。【新規】

⑨ 作動油漏れの基準設定について

誘導路を使用したHIGH POWER RUNUP時の作動油漏れに対する報告基準が無く、空港管理会社と事業所との間に作動油漏れに関する認識の差が生じていることから、基準の策定を要望する。【新規】

⑩ 貨物上屋周辺のアスファルトの凹凸について

貨物上屋ランプ側、トラックヤード側共にアスファルトの凹凸が激しい箇所があるため、車両走行時の振動による貨物落下の危険性もあり、安全に走行することができない状況である。定期的に路面状態を確認していただき、適宜路面改修工事をしていただきたい。【継続】



2. 安全安心な空港に向けて

① 伝染病に対する備えについて

コロナ禍において利用者が安心・快適に空港を利用出来る様、人感体温計センサーの感度向上や手洗い場の非接触型石鹸の設置、施設内の消毒など、伝染病に対する対策・対応を充実させることを引き続き要望する。【継続】

② 中部国際空港における悪天候時の警報発令基準の統一について

大規模災害発生時や天候不良時、特に雷等の警報の発令について、空港運営者から一律に情報を発信する仕組みを構築すべきと考えている。現在は、事業者毎に雷等による退避基準を設けているが、受託作業などでひとつの便に複数の事業者が関わる場合に、各社の退避基準の差異により現場の混乱を招くことがある。空港管理者が一律に警報を発令することで、働くものの安全を確保することはもとより、無線を持たないランプでの工事関係者や、無線が届かない範囲にいる作業者が状況を認識し、各社の責任者に確認することができ、迅速な対応をとることができると考える。これらを踏まえて今後、空港ワーキング等、各協議会にて取り組むことを要望する。【新規】

3. 中部国際空港地区の基盤強化に向けて

① 中部国際空港地区の基盤強化について

世界規模の疫病への対応や、様々なイベントに対する対応等、中部国際空港を取り巻く各自治体や空港アクセス事業者、航空事業者、貨物・物流事業所などの関係者との連携強化を要望する。【新規】

関西圏3空港共通

① 関西圏3空港における悪天候時の
警報発令基準の統一について

大規模災害発生時や天候不良時、特に雷等の警報の発令について、空港運営者から一律に情報を発信する仕組みを構築すべきと考える。現在は、事業者ごとに雷等による退避基準を設けているが、受託作業などでひとつの便に複数の事業者が関わる場合に、各社の退避基準の差異により現場の混乱を招くことがある。空港管理者が一律に警報を発令することで、無線を持たないランプでの工事関係者や、無線が届かない範囲にいる作業者も含めて状況を認識し、迅速な対応をとることができると考える。

航空連合本部としても国に対して、空港管理者が基準を策定する際のガイドラインの設定を求めており、空港委員会等の場を通じて事業者間での退避基準の差について議論いただくとともに、空港管理者から一律に情報を発信する仕組みを構築していただきたい。【新規】

② 関西圏3空港ランプバス共通化について

今後予測されるインバウンド需要に対応すべく、空港勤務者が空港間の応援に対応するためランプバスの全国共通化の観点より、先ず関西圏3空港ランプバス共通化を図っていただきたい。【新規】

関西国際空港について

1. 空港利用者にとって安全、快適で
便利な空港づくりに向けて

① ターミナル施設のバリアフリー化促進について

旅客ゲートに設置されているエスカレータは、車椅子にも対応できるように通常の3段分が平らになる設定ができる。平らな設定にした場合、大きな段差が生じることから係員が車椅子利用者を安全にサポートすることが難しく、中には恐怖心を抱かれる方もいる。車椅子利用者がより安全に、安心して使用できるよう改善策を検討いただきたい。【継続】



② 空港駅から国際貨物・給油地区方面行き
南海バス乗り場に向かう階段付近への
エレベータの設置について

国際貨物・給油地区に立ち入る者はバスを利用する必要があるが、バス乗り場に向かうためにエレベータを使用した場合、バス乗り場までの距離が非常に長い。バス乗り場に向かう階段はあるものの、傾斜が急であり、とりわけ体の不自由な方や高齢者などは使用することが難しい。また案内も分かりづらく、改善を求める要望があったため、バス乗り場付近のエレベータ設置を検討いただきたい。【継続】



③ ターミナル1の施設内エレベータ使用状況について

ターミナル1は複数階構造になっており、空港駅から4階の国際線出発フロアに向かうために階の移動が必要になる。エスカレータでのカート利用は禁じられているため、カートを使用する場合の移動にはエレベータを利用する方法のみである。多数の荷物をカートに乗せた外国人旅行者が増加しており、唯一の移動手段であるエレベータの本数が少ないため慢性的な混雑が発生している。そのため、急病人の発生時や車椅子など配慮を要する旅客が利用しづらい状況にある。また、エスカレータを利用する旅客のスーツケース滑落が散見されており、事故を誘発しかねないため、エレベータ増設を検討いただきたい。【継続】



④ ターミナル1の施設内階段使用時の動線について

階段を使用して移動する際の動線がわかりづらい。特に国際線出発フロアから降りる際、2階国内線フロアに直結する階段と直結していない階段がある。階段付近には案内があるものの表示に気づかず、階段途中で道に迷っている旅客が多数見受けられる。ターミナル内の店舗配置によって構造上の対応が難しい部分もあるかと思われるが、大幅リノベーションを控えている中で、構造の変更や、視認性や迂回路の記載を含めた分かりやすい案内への変更を検討いただきたい。【継続】



2. 空港利用者にとって
親切な案内表示に向けて

① 空港駅からの案内表示について

空港駅からターミナル1、2の各出発カウンターへの誘導看板が視覚的に分かりづらく、特に外国人旅行者から旅客係員への問い合わせが多いため業務にも支障が出ている。リノベーション後、視覚的に目立つ誘導看板や案内表示を増やす等の改善策を検討いただきたい。【継続】



② ターミナル2へ向かう案内方法について

鉄道駅からエアロプラザを経て、T2行きバス乗り場に向かう案内が分かりづらく、エアロプラザ内に立ち止まり再度、案内表示を探す利用者が多数見受けられる。路面（床面）に陸上トラックを模した案内標示を施すなどエアロプラザへの案内と



分けた動線案内が、利用者にとって親切と思われるため検討いただきたい。【新規】

③ ターミナル1の施設内トイレの案内表示について

4階（国際線出発エリア）施設内トイレの案内表示が分かりづらく旅客からの問い合わせが非常に多いため、リノベーション後、視覚的に目立つ案内を増やす等の改善策を検討いただきたい。【新規】



④ リノベーション後の国際線出発エリアについて

国際線出発エリアが拡大し、商業施設が充実することは望ましいことである一方で、これまで以上に搭乗案内時刻に旅客がゲートに集まりづらい状況が想定される。また、敷地面積が広がることもあり、旅客係員が搭乗旅客の搜索に時間を要するため、出発便の定時性に支障が出る可能性もある。商業施設の充実だけでなく、出発便の定時性や旅客係員の業務負担も踏まえた視点でのリノベーションをお願いしたい。【継続】

3. 空港で働くものがいきいきと働き、
空港としてのパフォーマンスを
さらに発揮できる環境をめざして

① 保安区域の出入りについて

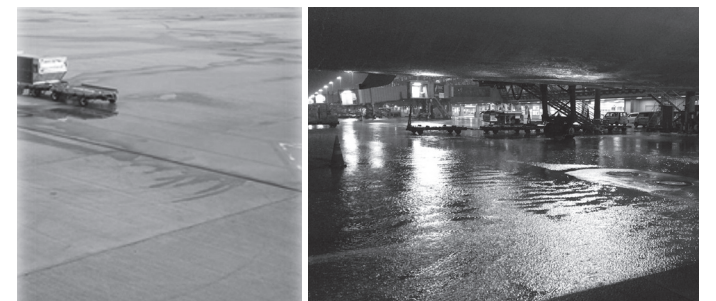
保安区域を出入りする際は立入証（ランプパス）の提示が必要であり、保安区域内に出社場所がある事業所の場合は、出社・退社時に提示することになるため、ランプパスを自宅に持ち帰っている。ランプパスを空港外に持ち出すことで紛失、盗難、悪用される可能性もあるため、保安区域の出入りについてはランプパスの提示ではなく、海外空港においてすでに導入されている指紋認証など、生体認証の早期導入を検討いただきたい。【継続】

② 従業員が利用しやすい食堂の誘致について

KAP棟内の食堂が閉鎖された事により、従業員が食事をとりにくい状況となっている。長く働きやすい環境整備に向けて、従業員が利用しやすい食堂の誘致、もしくは再開を検討いただきたい。【継続】

③ ランプエリアの水はけについて

15、16番スポット（駐機場）付近の凹凸により、雨天時には水はけが非常に悪く、数日たっても水がはけけない状況である。器材に対する影響や衛生面も踏まえて改善いただきたい。【継続】



④ 駐機位置表示灯(VDGS)の設置について

北側スポットにはERAラインが道路近くまで引かれているスポットが多く、大型機のマーシャリング作業時は、道路際で実施する必要があり非常に危険である。以前発生した「航空機誘導時、誘導者が車両と接触した事故」の再発防止のため、事故が発生した8番スポットとERAラインが道路に近い6番スポットにVDGSを設置いただきたい。【継続】



⑤ エアライン棟入り口における駐輪状況について

南棟出入口周辺に駐輪されている自転車が強風時に出入口を塞ぐように転倒していることがあり、防災上の観点から非常に危険である。歩道側に新たに雨、強風にも対応可能な駐輪スペースを設置いただき（下図赤枠内）、出入口の安全確保を行っていただきたい。【新規】



⑥ 大災害時の対応、避難経路誘導看板の改善について

ランプエリアにある避難経路誘導看板は、向かうべき避難場所と現在位置が表記されておらず、どこへ避難すればよいのか分かりづらいため、看板内に地図を加えるなど改善していただきたい。または「避難場所」であることを示す看板が少ないため、一目で避難場所とわかるように設置数を増やすなど改善していただきたい。【継続】



⑦ 国際貨物地区における安全性の確保について

国際貨物地区では2019年度よりグリーンベルトが施され、歩行者に対する安全確保が向上されたが、未だ夕刻から夜間帯にかけてグリーンベルト上に駐車している大型車両や一般車両が見受けられる。

正規駐車位置への案内看板設置、及び横断歩道等の白線の明確化を図り歩行者の安全確保の維持継続を引き続きCAOCを通じてお願いしたい。【継続】



大阪国際空港について

1. 空港利用者にとって安全、快適で 便利な空港づくりに向けて

① オープンスポットにおけるゲート番号変更について

ゲート（北23番、南9番）とバスゲート（北23A/23B/23C、南9A/9B/9C）が隣接しており、本来であればバスゲートにて搭乗しなければならない旅客が、23番ゲート・9番ゲートで待つ状況や、機内へ搭乗後、座席番号と間違われる状況もあり、定時運航への影響が発生している。ゲート案内表示にバスマークを示す改修をしていただいたが、引き続き他の主要空港と同じく旅客自身がバス移動であることを認識できるゲート番号の付与を検討いただきたい。【継続】

	階層	【現状】	【提言内容】
北ターミナルビル			
搭乗ゲート	ビル2階	23番搭乗口	23番
		23A搭乗口	300番
バスゲート	ビル1階	23B搭乗口	301番
		23C搭乗口	302番
南ターミナルビル			
搭乗ゲート	ビル2階	9番搭乗口	9番
		9A搭乗口	500番
バスゲート	ビル1階	9B搭乗口	501番
		9C搭乗口	502番



② 利用者が安心して通行できる環境の構築について

空港利用者がタクシーを利用する場合、モノレール連絡橋を通行するが、連絡橋には右側通行などルールも定められておらず、通行する人同士が交差する事となり接触の危険性が非常に高い状態にある。

空港利用者が安心して安全に通行できるよう、通行路の整備や、通行される方への注意喚起を検討いただきたい。【新規】



2. 空港で働くものがいいきと働き、 空港としてのパフォーマンスを さらに発揮できる環境をめざして

① IDLE RUN UP実施可能時間の拡大について

空港全体での更なる定時運航につなげるため、各航空会社の

機材整備を円滑に行える環境を整備する観点で、各スポットでのIDLE RUN UP実施可能時間の拡大を検討いただきたい。【継続】

【IDLE RUN UP可能時間】

（現 行）平日/土曜 6:30～22:00, 日曜/祝日 6:30～21:00
（提言内容）全 日 5:00～23:00

② 中央棟(C4EV)における防犯カメラの設置について

2020年7月から一般旅客にも解放されているが、不審者情報が数件報告されている。1F/2F/4F/5Fには防犯カメラが設置されていないため、緊急事態（急病人発生・不審者の侵入、犯罪など）発生時に初動の遅れが生じる可能性が高いことから防犯カメラの設置を検討いただきたい。

【新規】



神戸空港について

1. 空港利用者にとって安全、快適で 便利な空港づくりに向けて

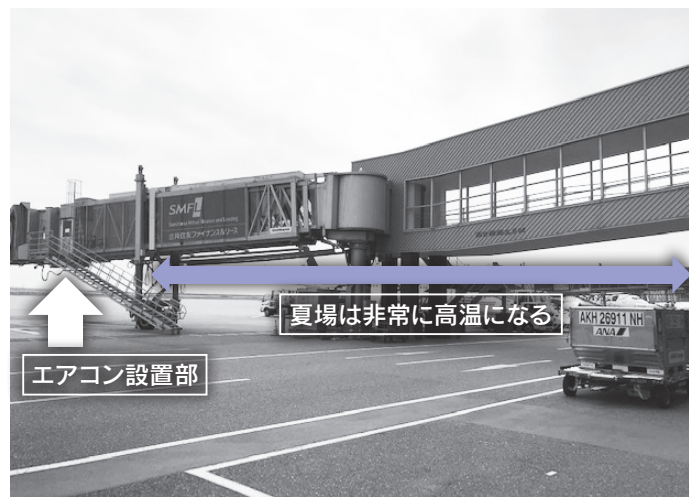
① オープンスポットハンドリング時の準備について

現状ではオープンスポットハンドリング時にコーンやポールを設置して旅客の徒歩動線を確保しており、準備に30分から40分程度の時間を要している。また、スポットの増設により、過去よりも動線確保に必要な備品量が増加している。急遽オープンスポットでの対応が必要になった際、準備が間に合わず、ポールを簡易的に設置したのみでハンドリングを行った事例もある。突発的なオープンハンドリング時にも安全に旅客を誘導するため、また従業員の負担軽減のため、将来的に伸縮式乗降支援機材『エプロンルーフ』の導入を検討いただく等、オープンスポット使用時のハンドリング方法の改善を検討いただきたい。【継続】



② 旅客搭乗橋(PBB)の空調設備について

各スポットのPBBは先端部にしかエアコンが装備されておらず、ガラス張りとなっている伸縮トンネル付近、固定橋付近は非常に暑くなる。エアコンのこまめな清掃やガラス張り部分への暑さ避けの工夫を実施いただいていたが、依然として利用



者からも多くの声をいただいております。先端部以外にも冷房を設置する、夏場に日よけを設置する等、引き続き暑さ対策を検討いただきたい。【継続】

③ 到着ロビーの手荷物返却ターンテーブルを示す キャナリー(案内掲示板)の位置について

到着ロビーのキャナリー表示が壁面に設置されており、画面も小さいため利用者にターンテーブルのご案内が伝わりづらくなっている。画面の大型化とターンテーブル番号の表示部にあわせてキャナリーを設置する等、改善を検討いただきたい。【継続】

【継続】



④ 災害時に備えた避難方法の周知、 並びに空港内事業者合同訓練の実施について

地震・津波BCP「震度5強以上の地震及び大津波警報発表時の避難行動について」が作成され、空港内にも避難場所を示す看板を設置いただいている。しかしながら実際に地震発生時や大津波が到達することが予想される場合に具体的にどのように避難行動を行うのかについて、空港で働く従業員の大半が理解できていない。また、避難経路上の扉が施錠されており、有事の際に本当に活用できるのか不安に感じている従業員もいる。災害発生時の避難計画を分かりやすく明示し、空港内事業者合同訓練の実施等の機会を用いて空港で働く従業員に具体的な避難計画を浸透させることで、災害時に強い空港作りを行う機会を設定していただきたい。【継続】



福岡空港について

1. 従業員・利用者の安全に関わる項目

① スポット清掃のための機体後方移動の廃止について

定期的なスポット清掃の際、夜間に航空機を後方移動させているが、その際の航空機の牽引にともない、脚立の移動やステップ車の準備を行う付帯作業の発生等、整備士やグランドハンドリング作業員への負担増・作業性悪化につながっている。また、翌朝の機体牽引作業が再度発生するため、作業員の確保が必要になり各航空会社の負担となっている。

昼間帯や夜間帯の航空機が駐機していないスポットでの清掃計画組み立てや、スポット清掃を勘案した夜間駐機スポット計画による各航空会社への割り当てを行い、夜間帯の機体後方移動の廃止を要望する。【新規】

② オープンスポット(28番～30番スポット)の路面平滑化について

国内線ターミナル側の南(30番スポット側)のスポットの路面状態が悪く、整備作業や機体牽引作業のために脚立等を設置した際の安定性が非常に悪い。転倒して重篤災害に至る危険性が高い状況であるため、路面の平滑化を要望する。怪我をした過去事例があるため安全の観点からも早急に改善が必要である。【新規】

③ E-ULD置場の照明設置について

スポット1後方の地上支援器材(GSE)置場に照明が設置されておらず、夜間帯作業時非常に視認性が悪い。

路側帯の認識や、非自走器材の間隔など把握しにくく作業員が危険を感じている。脱輪・接触事故の未然防止の観点からも照明が必要であり、安全作業の確保や事故の未然防止につながるため照明の設置を早急に要望する。【新規】

④ スポットでのエンジン試運転の規制緩和について

スポットでのエンジン試運転は片発エンジン(5分間)のみ許可されているが、航空機のエンジン系統の不具合発生時や整備作業後の作動点検において、同時期に両エンジンの作動点検が必要な場合がある。この際、指定の場所まで機体を移動した上でエンジン試運転を行わなければならないため、遅延や機材変更が必要になり運航に影響を及ぼす恐れがある。片発エンジンのみという制限理由は騒音防止が目的であると認識しているが、実測の結果、同時期に両エンジンの試運転を実施した場合でも、大きな騒音の増加はない。

よって、同時期に両エンジンの試運転ができるように規制の緩和を要望する。【新規】

⑤ ソーティングエリア出入り口へのミラー設置について

JAL側の出発ソーティングエリアから出る際に死角部分があり、視認性が悪い状況である。出入り口にミラーを設置することで死角部分の視認性が向上するため、事故未然防止の観点からミラー設置を要望する。【新規】

2. 従業員、利用者の利便性向上に関わる項目

① 地下鉄アクセスホールの案内板について

国内線ターミナル地下鉄アクセスホールの案内板の内容が分かりにくく、案内板を読むために立ち止まってしまう旅客が滞留しているため、案内表示を工夫する必要がある。エスカレータの案内板だけでなく改札口からエスカレータに続く足元(床面)へのわかりやすい表記や、既存の案内表示を大きくするなど、利用者の利便性向上に向けて改善いただきたい。【新規】



② 別棟の二重扉について

各社、控室が制限区域内にあり、出入りする際は、共通防止の観点から、所属会社の異なる職員が混在して出入りしないことがルールとして定められている。そのため、別棟から制限区域内に出入りする際に二重扉の場所において混雑が発生している状況である。別棟から制限区域内に出入りする際の混雑緩和の観点から、別棟ランプ側扉付近に2階につながる階段を活用した、2つ目の経路の確保を要望する。【新規】

3. アフターコロナを見据えた項目について

① ULD保税蔵置場のスペース拡張

過去から慢性的にULD収納スペースが不足している。新型コロナウイルス感染症の影響により多くの外航便が運休・減便になっており、現在は問題なくULDを収納出来ている状況ではあるものの、復便した際は、収納スペースが再び不足する懸念がある。コロナ収束後の復便および新規外航ハンドリングを見据え、ULD保税蔵置場のスペースの拡張を要望する。【新規】

4. 航空産業全体に関わる項目について

① 22:00を超えた際の着陸料について

2020年4月より22時を越えた便の着陸料が天候や管制理由などやむを得ない場合においても通常時の3倍となっている。天候、管制理由など不可抗力の場合において、22時を越えた便の着陸については通常と同じ着陸料としていただきたい。【新規】

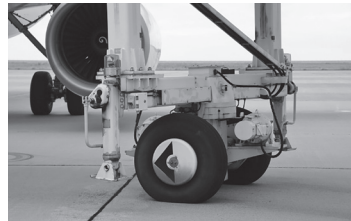
北九州空港について

① 災害に備えた対策について

海上空港である北九州空港では、自動車・歩行者用連絡橋が唯一のアクセス経路である。関西空港の事例と同様に災害時に空港等が孤立する恐れがある。利用者と空港で働く従業員の安全確保のため「A2-BCP」の考え方に則り、災害時に空港からの避難、空港への支援をおこなうルートを検討いただくとともに、空港利用者や従業員が一定期間空港で過ごすことができる、非常電源等のインフラや飲食物の確保などを要望する。【継続】

② 旅客搭乗橋(PBB)タイヤガード設置について

2010年に国土交通省から出された提言に基づき全国の空港でタイヤガードの設置が進められてきたが、北九州空港においては未だ設置されていない。ランプエリアで働く者の安全を確保するために早急な設置を要望する。【新規】



③ PBB周辺の空調改善について

PBB周辺にエアコンが設置されているものの、エアコン直下のみ冷風や温風が感じられる状況であり、旅客の快適性に課題がある。石垣空港や福岡空港などの他空港においては、航空連合の働きかけにより同様課題の改善が図られている。エアコンの増設や循環を強化し、搭乗動線全体で快適な環境となるよう改善を要望する。【継続】

④ 飲食店の充実について

現在では4軒の飲食店があるが、多頻度の利用者には選択肢が少なくなっている。海上空港の特性上、空港外の飲食店までも距離がある。現在の飲食店に加え、ファストフード店など、従業員、利用者が安価で気軽に利用できる店舗の誘致を要望する。併せて従業員向けメニューや割引の拡充も要望する。【新規】

⑤ 空港アクセスの改善について

空港アクセスの問題については過去より議論され、福岡都市群からの深夜早朝バス設定など改善が図られているが、現状は北九州空港までのアクセスが自家用車以外ではバスのみであり、本数も限られ不便である。朝などの混み合う時間帯はバスに乘れない可能性もある。バスの運行本数を増やすとともに、空港利用者促進施策により需要喚起を図り、軌道系アクセス等の整備を検討いただきたい。【継続】

⑥ ターミナルビルと隣接する事務所棟の間の屋根設置について

ターミナルビルとエアラインやグランドハンドリング、レンタカー会社などが入居するビルの間は従業員の往来が多いものの、屋根が設置されておらず悪天候時に風雨を避けられない。道路側と同様のテント型の屋根を設置するよう要望する。【新規】

⑦ エンジン試運転エリアの設置について

ランプ内にエンジン試運転用エリアが確保されておらず、滑走路上で実施しているため、その間滑走路が使用できない状態となる。運航への影響軽減及び柔軟な整備作業を可能とするため、試運転専用エリアの設置を要望する。【継続】

⑧ 駐車場の拡張・整備について

繁忙期に駐車場が満車となり、車を止められない事例や連絡バスが渋滞に巻き込まれる等の事例が発生しており、航空機の運航にも支障をきたしている。また、路面の凹みや白線の劣化により、場内の逆走・追突事故等も発生している。新型ゲートの設置などの改善は進んでいるが、路面整備や駐車スペースの増設、路面標示の再塗装など、継続して改善に取り組んでいただきたい。【継続】

⑨ 貨物上屋の拡充について

昨今、貨物機の就航が増加しているが、貨物設備は従来から変わっていないために、増加する貨物や多様な積荷に対応できる能力を有しておらず、荷主への影響や従業員への負担につながっている。北九州エアターミナル(株)と福岡県空港対策局空港政策課および北九州市港湾空港局空港企画課によるプレスリリースの通り、国際貨物上屋の増設整備を確実に進めていただきたい。内陸貨物上屋の拡充、国際上屋保冷コンテナの拡充、スポット内の地上電源・エアコンの設置、空港ビルによる共用GSEの購入を要望する。【新規】

佐賀空港について

① PBBの緊急操作、台風対策ツールの設置について

PBBは佐賀ターミナルビルが管理されているものの、PBBの使用に関するすべての作業は委託会社に委託されている。緊急操作時に必要、もしくは台風対策用のツールの収納場所が明確にされていないため、イレギュラー時の運航に支障をきたす恐れがある。緊急操作や台風対策に使用するツール、およびそれらを収納できる倉庫を早急に設置していただきたい。【新規】

② 定期便と小型機との接近防止について

定期便の離発着時刻と同時刻に小型機の離発着訓練が実施されており、昨年度も定期便と訓練小型機の接近事例が発生している。過去にも同様の事例が数回発生していることから、重大インシデントになる前に未然防止の対策を構築していただきたい。【新規】

③ 高潮対策のGSEの緊急移動について

高潮対策としてのGSE緊急移動に関して、2020年度から会社を通して調整を依頼しているものの、いまだ対応が図られていない。近年、他空港でも台風や大きな水害による車両などの被害が発生しているため、早急に緊急移動時の車両駐車位置の調整を行い、空港管理者とエアライン合同でのイレギュラー対策を実施いただきたい。また、空港内のハザードMAPの作成も検討していただきたい。【新規】

1. 航空政策に関する要請について

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－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・航行援助施設利用料)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。【継続】
- 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。【継続】

② 機内持ち込み手荷物の規制強化

機内持ち込み手荷物はサイズならびに個数の規制があるが、至近の事例として制限以上の手荷物を機内に持ち込み収納に時間を要し便出発の遅延要因となっている。制限の周知徹底ならびにFAST TRAVELによるスムーズな手荷物受託の仕組みづくりを要請する。【継続】

③ 免税商品の受け取りについて

クリーンエリア内にて受領する免税商品は一部大型手荷物もあり、機内持ち込みサイズ並びに個数の制限を超過するケースもある。機内収容に時間を要することから受領した免税商品を極力受託いただくご案内、協力依頼ならびに周知をお願いしたい。【継続】

2. 航空保安に関する要請について

① 沖縄県内各空港における悪天候時の警報発令基準の統一について

各空港の空港管理者から、当該空港における警報発令に関する情報を一律に発信する仕組みを構築していただきたい。【新規】

② 宮古・新石垣空港 到着動線逆流防止対策

宮古・新石垣空港では到着旅客が手荷物返却場から逆流する事例が発生している。保安上の観点から逆流防止のゲート設置を要請する。また県管理空港である離島空港における航空保安確保指針を確認したい。【継続】

③ 車両通行帯・誘導灯などの補修対応について

那覇空港ランプエリアの車両通行帯、並びに夜間の誘導灯が

古く非常に見えにくいことから作業および交通の安全上、対応を要請する。【継続】

④ 旅客搭乗橋(PBB)の空調設置対応について

那覇空港のPBBに空調設備がないことから、高温多湿の沖縄において利用客の快適性向上のため、全PBBに空調設置を要請する。【継続】

3. 那覇空港施設に関する要請について

① 外周道路従業員駐車場入り口のポール設置について

外周道路から従業員駐車場に誤侵入する利用者があり、急な車線変更で危険なため、ソフトコーンの追加設置を要請する。【新規】

② モノレール駅下の放置自転車・バイクの取り締まりについて

空港モノレール下の放置自転車/放置バイク取り締まりの強化を要望する。【新規】

③ 那覇空港フィンガー内職員トイレの増設について

那覇空港 1 階フィンガーにおいてグランドハンドリング業務に就く従業員向けのトイレが従業員数に対し少ないことからトイレの増設を要望する。【新規】

④ 那覇空港周回道路について

- 1) 交通の妨げになっていることから那覇空港周回道路（東側道路）の駐車車両の取り締まり強化、並びに停車禁止を要望する。【新規】
- 2) 那覇空港周回道路に標識の整備を要望する。【新規】

⑤ 従業員駐車場の増設・アクセスの見直し

従業員駐車場の容量不足から、貨物地区従業員駐車場の立体化を要請する。また 従業員駐車場から国際ターミナルへの連絡通路を設置し、雨天時の駐車場⇄ターミナルのアクセス改善を要請する。【継続】

⑥ 那覇空港施設内の案内表示について

那覇空港施設内での案内表示をより分かりやすくするために、床面にも記載をする等改善を要望する。【新規】



⑦ レンタカー引き渡し防止強化

那覇空港駐車場内でのレンタカー引き渡しが見えられ、駐車場混雑・周回道路の混雑の要因となっていることから取り締まりの強化を要請する。【新規】

⑧ 駐機場の拡充

第2滑走路の運用が開始され離発着の増加が見込まれるが、駐機場のスペースがないことから検討をお願いする。【新規】

⑨ 空港施設内の医療施設設置

利用客・空港従業員の急な体調変化に備え、那覇空港施設内に医療施設の設置を要請する。【継続】

⑩ アンダーパスの道路補修

那覇空港西側アンダーパス路面が滑りやすくバルクカートが横滑りする危険性があり、滑り止めの対策を要請する。【継続】



4. 離島振興に関する要請について

① 新石垣島空港ターミナル狭隘への対応について

本土直行便が多く就航ようになった新石垣空港において便出発が重複する時間帯に保安検査場をはじめ、出発ロビーが非常に混雑し利用客の利便性が著しく悪くなっている。施設の拡張含め、利用客がスムーズに利用できるよう改善を要請する。【継続】

② 新石垣・宮古空港について

- 1) 新石垣空港・宮古空港において従業員駐車場契約は月極にて契約しているものの、イレギュラー等で22時を回った際に別途料金が発生する。安心して働けるよう、月一律の料金にしていきたい。また22時以降は出庫が出来ないことから、対応をお願いしたい。【継続】
- 2) 新石垣・宮古空港において地上支援器材(GSE)の置き場が不足していることからGSE置き場の拡張を要請する。【新規】



③ 宮古空港における路上駐車を取り締まり強化

宮古空港の送迎で路肩に駐車するケースが散見される。周回道路混雑緩和の観点で、有料駐車場の30分間無料化を要請する。【変更】

④ 下地島空港について

- 1) 安全上の観点から下地島空港滑走路老朽化補修について要請する。【継続】
- 2) 現在下地島空港新ターミナルでは、国内旅客も国際旅客も同一の保安検査場を通過しているが、航空保安の観点また利用客の利便性の観点から国内旅客と国際旅客の保安検査動線を分けることを要請する。【継続】

⑤ 下地島空港まで主要幹線道路景観保全について

伊良部大橋から下地島空港までの主要幹線道路の景観が悪く、また道路アスファルトも割れていることから保全・改修を要請する。【継続】

⑥ 新石垣空港周回道路の誤侵入対策について

新石垣空港周回道路入り口の一方通行道路において誤侵入防止の対策を要請する。【新規】



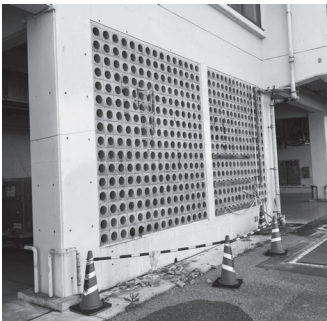
⑦ 久米島空港ソーティング場壁の補修について

久米島空港ソーティング場壁コンクリートが劣化のため、崩

壊の危険性があることから修復を要請する。【新規】

⑧ 南大東空港出発ロビーの増席について

南大東空港の出発ロビーに設置されている待合席が40席しかないことから増席を要請する。【新規】



5. 観光振興に関する要請について

① 観光地におけるMaaSの推進モデルについて

利便性の向上と環境負荷軽減を目的に2次交通における鉄軌道の導入の推進とMaaSの有効な利活用を要請する。【新規】

② 沖縄モノレール各駅下りエスカレータの設置について

沖縄モノレールの各駅にて下りエスカレータの設置を要請する。【新規】

③ 観光目的税の徴収について

導入が検討されている沖縄県宿泊税はドミトリーなど宿泊単価が低い施設も徴収対象となるのか確認したい。【継続】

④ 公共路線バスへの交通系ICの導入について

県外からの観光客利便性向上の観点から県内公共路線バスに全国共通交通系ICとの連携について検討いただきたい。【変更】

⑤ 観光地でのゴミ箱の設置について

景観保全の観点から、県内主要観光地にゴミ箱の設置を要請する。【継続】

⑥ 観光人材育成センター内に航空業界職種の紹介

沖縄県観光コンベンションビューロー内の観光人材紹介センターに航空業界の仕事を紹介いただき、航空産業の人材確保に協力いただきたい。【継続】

⑦ Free Wi-Fi環境の拡充について

観光者の利便性向上のため、各市町村や県が提供するFree Wi-Fiを県が提供する「Be.Okinawa Free-WiFi」への統一を要請する。【継続】

⑧ ゆいレールSuicaのチャージについて

Suicaの現金チャージが各駅窓口ならびに空港駅内の乗り越し精算機のみ対応しており、利便性向上・混雑緩和のために各駅の券売機でのSuicaチャージできるようにしていただきたい。【継続】

6. 新型コロナ対策に係る要請について

① 新型コロナ感染防止に関する現場指導について

コロナ感染拡大防止対策として以下を要請する。

- 1) 空港・ホテルなど観光施設において感染拡大防止対策の指導・必要資材の補助を求める。
- 2) Gotoトラベルキャンペーン再開となった場合、対象となる施設の適用条件を明確にいただきたい。【新規】

本部直轄 松山

松山空港について

1. 安心・安全な空港づくり

① クリーンエリアの保安設備改善・機能強化について

クリーンエリアの出発・到着動線は進入禁止のパネルとチェーンのみで区切られており、保安面の設備・機能が脆弱な状態にある。また、到着時のクリーンエリアから手荷物受取所に入る自動扉には逆流防止の保安監視員が配置されていないため、各航空会社が従業員を保安監視員として配置している。空港において最も重要な保安・安全のリスクを最小限にするためにも、クリーンエリアの保安設備の改善、ならびに保安機能の強化をお願いしたい。

【新規】



② 災害発生時の避難経路について

災害発生時の避難場所は旅客ターミナルビル送迎デッキが設定されている。送迎デッキの3階に上る階段は避難経路に設定されているが、二人分程の幅しかなく、有事の際の避難経路としては二次災害を招く危険性があり、避難に際しての時間も要することが推測される。南海トラフ地震発生リスクに備えて、人命の安全性を守る観点から避難経路の3階に上る階段の改修をお願いしたい。



【継続】

③ 第1駐車場と旅客ターミナル間の動線について

第1駐車場から旅客ターミナルの動線は横断歩道のみである。コロナ禍以前は車両通行が多い状況で信号機の設置はなく、夜間には街灯がないため車からの視認性が悪い。このままでは歩行者と車の事故につながる危険性がある。利用者の安全性・利便性向上の観



点から将来的には旅客ターミナル2階と立体駐車場を繋ぐ連絡橋の設置、もしくは信号機・街灯の設置をお願いしたい。

【継続】

④ 搭乗待合室内ベンチのソーシャルディスタンス確保について

コロナ禍の環境において、利用客が安心・安全に出発時間まで過ごせる空間づくりを目的として、搭乗待合室内ベンチのソーシャルディスタンス確保を検討いただきたい。

【新規】



2. 利用者の利便性・快適性向上

① エスカレーター・エレベーターのユニバーサルデザイン化について

旅客ターミナル内のエスカレーターは3本設置されているが、いずれも上りのみの設定であり、下りがないことに利用者からご意見を度々頂戴している。エレベーターに関しては4基設置されているが、そのうち3基は旅客動線から認識しづらい位置にあり、全てのエレベーターがストレッチャー対応可能なスペースを保持していない。ストレッチャー利用者で上体起こし不可の場合は、ストレッチャーを複数の係員で持ち上げて階段で移動せざるを得ない状況にある。利用者の利便性・快適性向上の観点からエスカレーターの下り設定、ならびにストレッチャー対応可能なエレベーターの設置をお願いしたい。

【継続】



② 旅客搭乗橋(PBB)と固定橋のエアコン設置について

旅客が搭乗時に滞留しやすいPBBと固定橋は季節によって高温・寒冷状態になるため、旅客の快適性の観点で不足がある。旅客が安心して快適に搭乗できるようにPBBに空調設備を新設することや、固定橋の空調増設、機能の向上をお願いしたい。

【継続】

③ 旅客ターミナルビルの開館時間案内について

コロナ禍以前は早朝のターミナル玄関口にて開館を待つ利用者が散見された。また、ホームページに掲載されている開館時間表示の視認性が不足している点やターミナル玄関口に開館時間の表示がない点から利用者への認知・案内が不足している。ホームページの表示方法変更やターミナル玄関口に開館時間を表記するなどの改善をお願いしたい。

【継続】

④ 案内放送設備の改善について

旅客ターミナル内の案内放送設備は空港ビルと各航空会社の共同仕様であり、自動・肉声放送ともに同一の案内放送設備で運用している。そのため出発便が重複している時間帯は各航空会社のアナウンスが集中し、やむを得ず案内を口頭で対応する場合や旅客がアナウンスを聞き取れない事象も発生している。また案内放送機器も老朽化が進んでおり、一時的な不具合や機器故障が度々発生している。利用者に必要な情報が伝わる環境整備の観点から、放送設備の更新をお願いしたい。

【継続】

⑤ 空港リムジンバスの案内表示看板の改善について

空港リムジンバスや路線バス時刻表の看板表記がわかりづらいと利用者から意見を頂戴している。停車する駅が不明瞭で、愛媛県民も利用に迷うことがある。県外訪問者や訪日外国人でもわかりやすい表記に向け、多言語対応したデジタル式案内表示板の設置、または行先・停留所が明瞭な案内表示看板の設置をお願いしたい。

【継続】



⑥ 伊予鉄バスへの全国共通IC導入について

伊予鉄空港リムジンバス・路線バスについて、コロナ収束後の需要回復を見据えて、県内外の利用客利便性向上の観点から全国共通系ICとの連携・相互利用について検討いただきたい。

【新規】

3. 新しい空港づくり

① 搭乗待合室に授乳室・多目的スペースの設置について

搭乗待合室にはトイレが2カ所設置されているが、いずれも授乳室の設置はない。授乳室は2階出口ロビーに1カ所のみ設置されているが、利用者のみならず従業員からも不便であるとのご意見を頂戴している。また、搭乗待合室に子どもや家族連れが搭乗まで過ごす多目的スペースがなく、売店や飲食店も数少ない。利用者から搭乗待合室に関するご意見も度々頂戴している。利用者の利便性・快適性向上の観点から搭乗待合室の拡張、ならびに授乳室・多目的スペースの設置を検討いただきたい。

【継続】

② 保安検査場レーンの増設について

コロナ禍以前は保安検査場が混雑し、利用者から非常に多くのご意見を頂戴しており、従業員も対応に苦慮していた。2019年に1本増設され保安検査場は4レーンになったものの、各航空会社の出発便が重複する時間帯は非常に混雑し、番台外の出発ロビーに保安検査待ちの列が長蛇となる状態が発生していた。また優先・従業員用レーンもないため、多頻度の利用者からは優先レーンの設置要望や混雑に対するご意見を多く頂戴していた。現状はコロナ禍における減便のため搭乗者数は減少しているものの、今後の需要回復・復便を考えると、保安検査レーン不足が予想されるため、保安検査場の拡張を検討いただきたい。

【継続】

③ 手荷物返却ターンテーブルの増設について

手荷物返却ターンテーブルは各航空会社共用で2台稼働しているが、コロナ禍以前は到着便が重複する時間帯はタイムリーな手荷物返却ができず、待ち時間が長くなっていた。コロナ収束後の需要回復・復便、将来的な空港拡張を見据えて、到着から手荷物受取までの待機時間の削減のために手荷物返却ターンテーブルの増設を検討いただきたい。

【継続】

④ 送迎デッキの利用環境の整備について

コロナ禍以前の週末や繁忙期は送迎目的での利用者も多く、利用可能なベンチが少ない状況にあった。また、送迎デッキ全体の老朽化が進んでおり、利用頻度や魅力を下げていると考えられる。出会いと別れの場である空港を更に利用しやすい環境を目指して送迎デッキの環境整備を検討いただきたい。

【継続】

