

## 北海道エアポート(株)(HAP)への要望

### 1. 国内線ターミナル

#### ① ターミナルバリアフリー化、案内表示の充実について

空港を利用される全てのお客様にとって利便性の高い施設の実現へ向け、施設内のエレベーター増設等によるバリアフリーへの対応、施設内の案内板の視認性の向上、誰もが分かりやすい表示、空港内の移動効率向上に資する動線案内の明確化を要望する。例として、到着ロビー間の動線上にある頭上案内板の表示内容は、施設名ではなく航空会社名での表示がわかりやすい。また、案内の表示位置を頭上や壁、足元などに分散させることなく、いずれかに統一することなどを求めたい。【継続】

#### ② 空港施設内、電子マネー対応設備の充実

空港内の自動販売機、コインロッカーを全て電子マネー対応へ統一していただくよう要望する。昨今、急速に進むキャッシュレス化に伴い、現金の使用頻度が少なくなっている。首都圏空港では既に多くの設備が電子マネーに対応しており、新千歳空港としても同等の環境を整備することにより、お客様の利便性向上につながる。【新規】

#### ③ 空港乗り入れバス乗降エリアの環境整備

路線バスの停留所の上部に番号の表示板があるが、内容の充実化を要望する。現在は番号のみの記載となっており、バス停の近くまで行かないとバスの路線が不明である。JRに乱れが出ている場合、バスをご利用されるお客様が長蛇の列を作っているが、どの列がどこに行く路線なのか非常にわかりにくい。上部の番号表示に加えて、行き先や列の並ぶ方向なども整理して記載することで、混雑緩和や列の整理等の利便性向上につながる。【継続】



#### ④ 出発ロビー内へ交通系ICカードチャージ機の導入

国内線出発ロビー内に、交通系ICカードチャージ機の新設を要望する。現状、京急やモノレール、京成ライナーの券売機が設置されているが、昨今、交通系IC利用者が増加しており、出

発ロビー内にて交通系ICへのチャージを出発前に行うことが可能となれば、目的地に着いてからよりスムーズな移動を実現できるまた、新千歳空港の特性として、保安検査の通過後、航空機への搭乗まで時間に余裕がある場合が多いため、時間の有効活用の観点からも需要があると認識している。【新規】

#### ⑤ 貨物地区の施設老朽化について

貨物地区では、貨物上屋や代理店の施設、設備の老朽化が進んでおり、施設内の建て付け悪化による歪みなど、不具合が多く発生している。また、貨物上屋内のトイレは、現状の従業員数に適していない構造、規模、機能となっており、非常に不便である。従業員が安心して働くことができるよう環境改善をお願いしたい。【新規】

#### ⑥ 国内線到着ロビーへ保安要員の配置

国内線到着ロビーについて、逆流防止対策としてロビー出口に保安要員の配置を要請する。現状では、出口周辺への張り紙やスタンションにて注意喚起されているが、お客様が注意喚起に気が付かずにクリーンエリアである到着ロビーに逆流してしまう事象が発生しているため、航空保安強化の観点からも対応が必要である。【新規】

### 2. 国際線ターミナル

#### ① 国際線手荷物返却ベルトについて

手荷物返却C・Eベルトにおいて、上下にレーンが重なっている構造となっており、作業者にとっての安全性と利便性に課題がある。今後、更なる復便や新規就航が予想されており、安心して作業できる環境の整備、生産性向上によるサービス品質向上の実現に向けた対応を要請する。【新規】



※Cベルトにて6台連結搬入時、4台までしか開閉することができない。

#### ② 長尺物返却ベルトの増設

新たな国際線施設の運用開始に伴って、到着手荷物返却ベルトが2箇所から5箇所に増えたことにより作業効率が大幅に改善し、サービス品質の向上が一定程度実現した。しかし、長尺物返却ベルトは従来の1箇所のみとなっており、新施設側(C・D・E)で長尺物の手荷物があつた場合には、作業エリアが2箇所に跨ることで返却にタイムラグが発生するだけでなく、作業人員がプラスで必要となり、生産性が低下している。サービス品質の改善へ向けて、長尺物返却ベルトの増設を要請する。【新規】

#### ③ 機種別停止位置マーキングの視認性強化

国際線各スポットの停止線について、改善を要望する。機種別の停止位置のマーキングがあるが、マーキングが薄れや文字の大きさの不統一などにより、ハンドリング面での不具合が発生する懸念がある。視認性の改善に資する対応を要請する。【新規】



▲A350表示が薄れて視認しづらい(#70)



▲同機種のマーキング重複(#70)

### 3. ランプエリア

#### ① SPOTの路面改修について

SPOT5、SPOT8-9、SPOT12-14及び誘導路に生じている窪みは作業上、危険を伴うものとなっており、今後予定されているPBBの改修時にあわせて対応することを要請する。【新規】

#### ② GSE通路の路面補修、改修について

GSE通路について、アスファルト劣化による段差や歪みが生じており、改善を要請する。特に、ターミナル施設からGSE通路へ合流する際の段差箇所が多く見られるほか、C-GSE付近では非常に大きな轍が出来ており、多くの危険が伴っている。【新規】



#### ③ バスゲート改修・新設

国内線バスゲートに関して、改修・新設を要望する。昨今、

オープンスポットでのハンドリングが多くなっており、それに伴うGSE通路の混雑が課題である。現状のバスゲートはターミナルに対して後退して停車する必要があり、その際にGSE通路を塞ぐ状態となっている。また、19Bゲートにおいては車椅子をご利用のお客様がバスゲートを使用できず、ユニバーサルデザインの観点からも改善が必要である。お客様の利便性、ハンドリングの生産性、定時性の観点から検討をお願いする。【新規】

### 4. 駐車場

#### ① 一般駐車場の拡張について

2023年から、従業員専用駐車場の開設およびC駐車場の拡充がなされ、お客様の利便性は向上した。一方、春休みやゴールデンウィーク等の期間は、いまだ長蛇の列が発生しており、空港に乗り入れるバスや従業員の通勤にも影響が生じている。【渋滞しない空港】を実現すべく、一般駐車場の更なる拡張を要望する。【新規】

#### ② C駐車場・ターミナル間の利便性向上について

現在、C駐車場・ターミナル間のバスには従業員も利用できるようになっているが、航空需要の回復と連動して、一般のお客様の乗車率が非常に高くなっている。その結果、従業員がバスに乗車できず、ターミナルまで歩かざるを得ないケースが発生している。従業員の勤務特性上、早朝や深夜の出退勤が多く、その際は暗い道を歩くことになるため、安心して出社できる環境とはいいがたい。冬季期間には厳しい寒さや降雪も想定される。安心・安全な出退勤環境の実現に向けて、下記4点を要請する。

- 1) バスの利用を希望する従業員全員が乗車できるような循環バスの大型化
- 2) 時間帯を問わず、全ての従業員が安心して出退勤できるような歩道の照明設備の改善
- 3) 歩道幅の拡張
- 4) 歩道の除雪体制強化

【新規】

### 5. 空港の更なる魅力発信に向けて

#### ① 空港内へ北海道企業の誘致

現在、ターミナル内の飲食店は『北海道らしさ』を感じることができる充実した店舗数となっている。一方、飲食店以外の地元企業により店舗の充実が図られれば、お客様に、より一層『北海道らしさ』を感じていただき、強く思い出に残る空港の実現につながると考えている。更に魅力ある空港をめざして、空港内への北海道企業誘致を要請する。【新規】

#### ② 観光案内強化に向けた情報発信

空港内出展企業と連携した空港施設を活用したイベントの実施や、道内を周遊していただくための観光スポット紹介、情報発信の充実を要請する。道内の方に、普段からもっと空港に立ち寄っていただけるような「身近」な空港にしていこうとこそが、空港そのものの魅力を高めることのみならず、将来の航空産業を担ってくれる人財を増やす観点で重要になってくる。今後の道内における航空産業の発展のためにも、ぜひ検討願いたい。【新規】

# 航空 連合 成田

## 東京航空局成田空港事務所・千葉県・成田市・成田国際空港(株)(NAA)への要望(共通)

### ① 空港で働く人材について

《要望》 各国内エアラインと協力した人材確保施策の実施を要望する。

《背景》 航空需要回復で空港の人手不足が深刻化している。新型コロナウイルス感染拡大前と比較すると、

- ・チェックインカウンターで対応を行う旅客ハンドリングが22%
- ・保安検査員が19%
- ・地上で荷物の積み降ろしなどを行うグランドハンドリングが12%

減少したとされている。

今後、国内エアラインだけでなく海外エアラインの復便も見込まれ、また観光立国として2030年度に6,000万人を目指す中では将来的にさらに不足することになる。人材育成にも時間がかかるため、現段階から人材確保を計画的に行っていく必要がある。

【新規】

### ② SAFについて

《要望》 持続可能な航空燃料の供給量拡大のために、合成燃料などSAFを補完する燃料の開発促進や、輸入SAFの確保等、国との連携も図りながら対応することを要望する。

《背景》 2022年に改正航空法が成立・施行され、航空運送事業・空港両分野における脱炭素推進計画の枠組みが構築された。国産SAFの供給量は、2030年時点でも需要に追いつかない可能性やコストの高止まりが懸念される。市場を拡大し、参入者を増やすためにインセンティブを導入するなどの必要性があると考え。また、空港近くに研究開発施設やSAFの生産工場を招致・建設し、給油施設等も含めたサプライチェーンを構築することにより、世界から選ばれ続ける空港を実現することにもつながる。

【新規】

### ③ 空港を中心とした魅力ある街づくりについて

《要望》 魅力ある成田空港を目指し、乗換えのお客様が空港内で快適に充実した時間を過ごせるように、また飛行機に乗らない方も楽しめるような空港内、および空港周辺施設の充実を要望する。具体例として、屋内プレイグラウンドやエンターテイメント施設、大型ショッピングモール、日本の文化を体験できる施設、魅力ある展望デッキの設置等が挙げらる。

《背景》 次世代型旅客体験による価値向上のため、また国際的なハブ空港を目指していくためには、飛行機を利用する人だけでなく成田空港を利用する人全てが満足できる空港としていくことが重要である。今後の成田空港ワンターミナル化に合わせ、具体例のような施設整備をしていくことが、空港利

用者の満足度向上につながるものとする。

【新規】

### ④ 自動手荷物預け入れ機の設備改修について

《要望》 自動手荷物預け入れ機の操作時における操作ガイダンスの明瞭化を要望する。

《背景》 お客様から、画面上の操作ガイダンスが分かりづらいとの声が多く挙がっている。お客様が誤った位置で受託手荷物を置いてしまったことでエラー表示がされたり、操作方法が分からず旅客係員を毎回のように呼んでいる状態が恒常化している。結果的に旅客係員が常駐して、お客様に代わって対応する状態が続いており、本来の目的とは相反した状況が生じている。また、利用したお客様より「貴重な時間を無駄にした。」などのご意見も実際に挙げられており、お客様の時間価値を低下させることにもつながっている。国策である訪日旅客数増加への対応や、成田空港の顧客満足度向上のために、自動手荷物預け入れ機を快適に利用していただくことに加え、旅客係員の介在を減らし、生産性を向上させていく必要がある。

【新規】

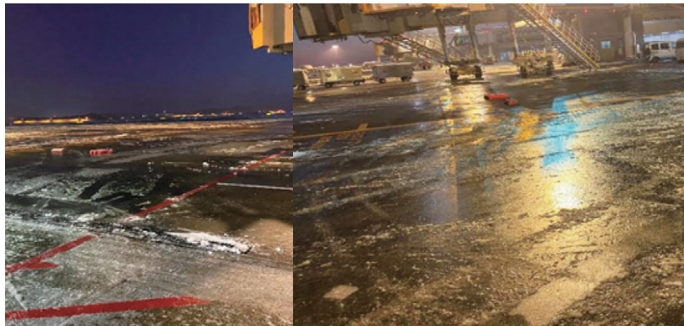
### ⑤ ランプエリアの除雪氷体制について

《要望》 ランプエリア(特にSPOT周辺)の除雪氷を、NAAにて統一された基準のもと行う事を要望する。

《背景》 各駐機エリアの除雪氷は非常に重要である。航空機周りの作業車両や牽引車だけでなく、2023年1月には航空機自体がスリップして航空事故に認定された事例が生じており、人命にも影響を及ぼす危険がある。降雪イレギュラー時、航空会社は航空機の除雪氷等を目的に人員増を図るが、加えてランプエリアの除雪氷にも人員を割かなければならず、安全性や定時性にも影響が出ている。また、エアラインごとに基準も統一されておらず、今後さらに運航社が増加する環境においては、統一した除雪氷基準が存在するべきである。

【継続】

▼除雪後の夜のSPOTの状況



### ⑥ 初めての方でも分かりやすい空港施設の案内表示について

《要望》 初めて成田空港を利用される方へスマートなご移動のサポートができるよう、分かりやすい案内掲示の設置、またはインフォメーションセンターの増設や要員増を要望する。

《背景》 公共交通機関やターミナル間移動の案内表示が分かりにくいと感じる。特に、第2ターミナルに到着された訪日外国人の方が第3ターミナル発のLCC国内線に乗り継ぎをする際、誤って第2ターミナルの日本航空国内線へ向かってしまい、迷われている方が散見される。また、制限エリアではラウンジの場所が分かりづらい、入国手続きの列が分かりづらいとの声が多く挙げられている。

【新規】

### ⑦ 第2ターミナルのPCスペース拡充について

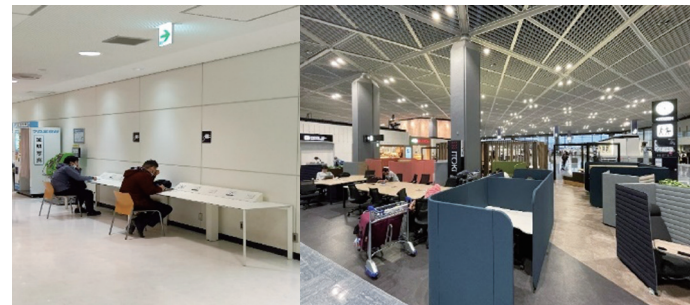
《要望》 第2ターミナルの2階にあるPCスペースを拡充することを要望する。

《背景》 昨今リモートワークが浸透したことにより、世間一般ではPC作業できるスペースが増加している。成田空港においては、第1ターミナルに㈱イトーキ様と協同で開設された広いフリースペースがある一方、第2ターミナルには2階に長机が数箇所あるのみとなっている。また第1ターミナルでは出発エリアの4階に設置してあるのに対して、第2ターミナルは人の往来が少ない2階に設置してあることも利用のしづらさにつながっていると想定される。ターミナルによって差が生じていることは成田空港を利用する全てのお客様の利便性向上の観点から課題であり、第2ターミナルのPCスペースを第1ターミナルと同水準まで拡充する必要がある。

【新規】

▼第2ターミナル2階PCスペース

▼第1ターミナル4階PCスペース



### ⑧ ゲートエリアのエレベーター拡大化について

《要望》 配慮を必要とするお客様が一度に多く利用できるようエレベーター改修を要望する。

《背景》 到着ゲートと到着導線間のエレベーターが狭隘であり、車いす旅客をはじめ、配慮を必要とするお客様の案内にかなりの時間を要している。一度にエレベーターに案内できる車いすは2台が限界のため、エレベーターを何度も往復して対応しているのが現状である。特に接続旅客が多い国際線では一度の対応が数十件にもなるため、エレベーター待ちで恒常的な行列が発生しており、それに伴って係員の拘束時間にも大きく影響を及ぼしている。エレベーターの改修が大掛かりであるということは認識しているが、アジアのハブ空港として利便性を向上させていく必要がある。

【継続】

▼第2ターミナル乗り継ぎ用EV

▼羽田空港EV



### ⑨ 貨物エリアの歩行者安全確保について

《要望》 貨物地区の道路において、ガードレールなどによる歩車の物理的な分離を要望する。また、曲がり角や交差点にはカーブミラーの設置による歩行者の安全確保を要望する。



▲北部貨物エリア内道路

《背景》 貨物地区には歩行者の専用通行帯が設定され、明示もされている。しかし、歩行エリアにはみ出して駐車するトラックや、走行時に歩行者エリアに一時的に侵入するトラックも見受けられる。前進のみならず、後退する車両も多いなかでは大変危険な状況で歩行者の安全確保が必要であり、ガードレール等を用いた歩車の物理的な分離を求める。

【継続】

### ⑩ 南部貨物地区へのシャトルバス運行について

《要望》 早朝時間帯におけるターミナル連絡バスの停留所に、南部貨物地区を加えることを要望する。

《背景》 ターミナル地区以外で働くシフト勤務者にも通勤しやすい環境整備を図ることが必要である。南部貨物地区は、空港ターミナルや芝山千代田駅から徒歩でアクセスできる距離ではない。現状、第2ターミナルから南部貨物地区への成田空港交通運行バスの始発は平日が6:45、土曜休日が7:10であり、電車通勤のシフト勤務者の早番勤務の制約となっている。ターミナル連絡バスの始発は5:00となっており、この時間帯に合わせた南部貨物地区への運行を求める。

【新規】

### ⑪ 第1ターミナル到着ロビーの動線の確立および拡大化について

《要望》 第1ターミナル到着ロビーの出口スペースを拡大し、大きな荷物を持った入国旅客がスムーズに移動できるようスペースの確保と、エスカレーターを利用する方やバスケットに並ぶ方などが混在せずに移動できるよう、スペースの拡大やわかりやすい表示などをおこない、動線を確立することを要望する。

《背景》 第1ターミナルの到着ロビーが狭く、入国客の出口と電車につながるエスカレーター、バスケット売り場が近接しており、混雑時は人同士がぶつかってしまう状況にある。また、お客様がどこへ向かうべきかわからず、大きなスーツケースを持ったお客様が立ち止まり、人の流れが滞留してしまう状況があり、改善が必要である。

【新規】



## 1. 東京航空局東京空港事務所への要望

### ① ランプ内路面標示等の補修について

- ランプ内路面標示の損傷箇所、不鮮明箇所等の補修をお願いしたい。【変更】

### ② 誘導路・ランプ内・場周道路の舗装状況および安全確保について

- 路面損傷、グレーチング段差箇所、ランプコンクリート間の目地等の早期修復をお願いしたい。【変更】
- 道幅狭小箇所の改善、サウストンネルの視界不良の改善、特定SPOTで発生する蜂の駆除と恒久対策をお願いしたい。【新規／一部継続】

### ③ 新整備場地区周辺の道路および環境について

- 歩道、橋梁の安全対策をお願いしたい。【新規】
- 道路を横断する歩行者の多い箇所へ、横断歩道の追加設置をお願いしたい。【継続】



### ④ 羽田空港における脱炭素化の実現に向けて

- 我が国航空分野の脱炭素化に向け、羽田空港では各事業者により取り組みの検証が行われている。また、脱炭素化推進協議会が組織され、脱炭素化推進計画の策定が進められている。それらを踏まえ、下記2点を要望する。
- 1) 補助金の拡充など、引き続き関連事業者の背中を押す支援の充実
- 2) より蓋然性が高く実効性のある計画の策定【新規】

### ⑤ 航空交通・運航関連データの利活用によるシームレスな移動の実現に向けて

- 「デジタル情報共有基盤(SWIM)」導入により、航空交通・運航関連データの利活用が進み、従業員の生産性向上や利用者の利便性向上が期待されている。2次交通業者が多い羽田空港において、航空会社、空港会社、2次交通各社間の情報共有、相互連携は不可欠であり、MaaSなど利用者のシームレスな移動の実現に向けて、以下2点を要望する。
- 1) 羽田空港における関連事業者間のデータ利活用方法に関わる検討状況の情報提供
- 2) 航空・空港関連事業者だけでなく、二次交通を含む関連事業者の意見を広く収集し、全体最適なデータ利活用方法の検討【新規】

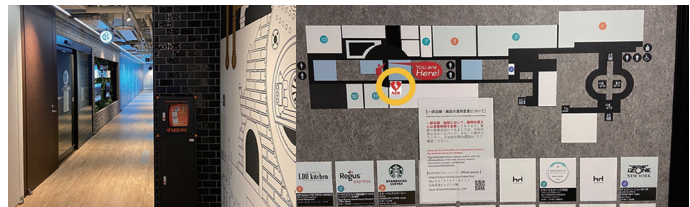
## 2. 日本空港ビルデング(株)への要望

### ① 第1・第2ターミナル共通の改善要望について

- 空港直結の駐車場(P1～P5)は慢性的に混雑が発生している。空港周辺駐車場の新設、既存駐車場(P1～P5)の拡張の方向性について確認したい。【継続】
- ターミナル間連絡バスの利用者増加に伴う混雑の緩和対策を検討していただきたい。また、T1-T2連絡通路への徒歩利用を促す案内表示をしていただきたい。【継続】
- クリーンエリア内での時計について、ゲート付近のみならず、動く歩道周辺や保安検査場通過後の天井にも設置いただきたい。【新規】
- 職員用テンキーの覗き見防止対策として、覗き見防止フィルム、保護カバー設置の徹底を願いたい。【継続】
- OPEN SPOTでのハンドリング増加に伴い、ランプバス不足が慢性的に発生しているため、構内での旅客輸送バス体制の強化をお願いしたい。【新規】
- クリーンエリア内の飲食店や自動販売機の追加設置をお願いしたい。【新規】
- 地上支援業務の省力化・自動化を推進すべく、羽田空港においても自動装着可能なPBBを導入いただきたい。【新規】

### ② 第1ターミナルの改善要望について

- 第1ターミナル5階HANEDA HOUSE裏設置のAEDについて、それを明示する案内版の設置およびMAPへのAED表示を追加していただきたい。【新規】



- 空港内エレベーターに車いす・ベビーカー利用者の優先表示を実施していただきたい(未実施箇所)。また、エスカレーターへの利用分散を促すよう案内いただきたい。【継続】
- 第1ターミナル制限区域内のトイレ設置数に、男女差が大きく生じている。働く環境の差が生じないよう女性用トイレを追加設置いただきたい。【新規】



## 3. 東京国際空港ターミナル(株)への要望

### ① 第3ターミナルの改善要望について

- クリーンエリア内の飲食店や自動販売機を拡充していただきたい。【新規】
- 第3ターミナルに、第1・2ターミナルと同様の荷物整理棚を設置していただきたい。【新規】



### ② BHS (Baggage Handling System) の脆弱性について

- 2023年1月にBHSのオーバーフローが発生している。空港従業員の生産性、空港利用者の利便性に直結するBHSの信頼性向上は必要不可欠であり、将来的な需要増加に向けた対応も必要であることから、以下2点を要望する。
- 1) 当該事象の発生要因、および対策状況を伺いたい。
- 2) 将来的な機器更新を含め、未然防止の対応を実施いただきたい。【新規】

## 4. 京浜急行電鉄(株)への要望

### ① 各種案内表示について

- 京急線内路線案内の改善について
- 1) 羽田空港第1・第2ターミナル駅、京急蒲田駅、品川駅等において、行き先や運行種別、拡大した路線図等の案内表示を増やしていただきたい。
- 2) 京急蒲田駅において、2番線と5番線の場所がわかりにくいため、案内板の追加設置や係員の声掛け等により案内方法を改善していただきたい。【新規】
- 羽田空港第3ターミナルの名称変更後、下車を戸惑う外国人利用客が散見される。第2ターミナルの国際線運航再開に伴い、さらなる混乱が生じないよう車内アナウンスや案内表示を改善していただきたい。【新規】
- イレギュラー発生時、現行の対応に加え、改札前の電光掲示板やアナウンスなどで、乗客へタイムリーかつ多言語での情報開示を行っていただきたい。【継続】

### ② 駅構内の安全対策について

- 羽田空港第1・第2ターミナル駅ホームにおける水漏れ・雨漏り部分の早期修繕をお願いしたい。【継続】



- ▲羽田空港第1・第2ターミナル駅ホーム内水漏れ・雨漏り箇所の一例
- 天空橋駅において、Zepp Hanedaでのイベント終了時の上りホームの混雑について、落下防止の観点からホームドアの設置、もしくは係員の配置をお願いしたい。【新規】

### ③ 京急品川駅からJR線への乗り継ぎに係る改善要望

- 乗り継ぎ時、エスカレーターを整列利用できるよう、係員の誘導による安全確保をお願いしたい。【新規】
- 乗り換え改札付近のエレベーター増設について、今後の駅大規模改良工事における乗り換え利便の向上に関わる検討状況を改めて確認したい。【継続】

## 5. 東京モノレール(株)への要望

### ① モノレール車両内スーツケース置き場について

- 案内表示やアナウンスを強化し、スーツケース置き場の適正

- 利用を乗客に促す対策をお願いしたい。【継続】

### ② 新整備場駅に係る改善要望について

- 連絡通路内及び改札付近に、次発の発車時刻を表示するサイネージの設置をお願いしたい。【継続】
- 新整備場駅連絡通路内のスロープについて、傾斜角度の緩和をお願いしたい。【新規】

### ③ 羽田空港第3ターミナルへの案内について

- ターミナル名称変更後、戸惑っている外国人利用客が散見される。第2ターミナルからの国際線運航再開に伴い、さらなる混乱が生じないよう車内アナウンスや案内表示を改善していただきたい。【新規】

### ④ モノレール浜松町駅の混雑回避について

- ピーク時は、エスカレーターに乗る人と階段を下る人が押し合い危険なため、エスカレーターや階段の増設、係員による声掛けや動線確保をお願いしたい。【新規】



▲モノレール浜松町駅 混雑箇所例

## 6. 東京空港交通(株)への要望

### ① リムジンバス運休路線の早期復便について

- コロナ禍を契機に運休が続いている路線の早期復便をお願いしたい。【新規】

### ② 券売機における新貨幣(硬貨)への対応について

- 新500円玉対応の券売機の導入や、時間帯に関わらず利用できる両替機の導入をお願いしたい。【新規】

### ③ 回数券に代わるお得な切符・乗車券の導入について

- 羽田空港線を中心に一部路線にて販売終了となった回数券に代わるお得な切符・乗車券の販売をお願いしたい。【新規】

### ④ ホームページの多言語表示について

- ホームページの言語表示を中国語・韓国語を含む4か国語表示に変更していただきたい。【新規】

## 7. 京浜急行バス(株)への要望

### ① 券売機における新貨幣(硬貨)への対応について

- 新500円玉対応の券売機の導入や時間帯に関わらず利用できる両替機の導入をお願いしたい。【新規】

### ② 回数券に代わるお得な切符・乗車券の導入について

- 販売終了となった回数券に代わるお得な切符・乗車券の販売を検討していただきたい。【新規】

### ③ 大師橋経由での羽田空港へのアクセスについて

- 大師橋方面から羽田空港へのアクセスは、電車利用の場合、大きく迂回しなければならないため、直通路線の運行をお願いしたい。【新規】

## 中部国際空港(株)(CJAC)への要請

### 1. 働くものの立場に基づく要請内容

#### ① [安全] PBBゼブラゾーンの拡張について

IBEX機の駐機時に、PBBを格納位置から移動させる必要があるが、元の位置へ戻す際に、サービスステアがゼブラゾーン(PBB可動域)から一部はみ出してしまう。サービスステアとゼブラゾーン付近のGSEが接触する可能性があるため、ゼブラゾーンの拡張を要望する。併せて、小型機用ERAの設定も引き続き検討いただきたい。

【新規／継続】



#### ② [生産性] エンジン試運転時の後方監視について

ターミナルサイドでのエンジン試運転時、後方車両通行帯の安全監視要員を追加で1名配置しており、人員の捻出に苦慮している。試運転時のみ一時的に後方通行帯を通行止めにできる運用(監視要員の代わりにパトランプ付のカラーコーンを配置するなど)とすることで人員削減が可能となるため、検討いただきたい。

【新規】

#### ③ [安全] 降雪時における各キャリアとの連絡体制について

降雪時の航空機プッシュバック時にリードラインが視認できず、安全運航に支障をきたす恐れがある。各キャリアからの除

雪リクエストにも応じていただけるような連絡体制の構築をお願いしたい。

【新規】

#### ④ [品質] PTB固定橋の保安扉について

出発時や到着時のような固定橋保安扉が開放状態のとき以外で、ヒューマンエラー等で施錠されていない場合に、それを認識できる手段がない。開放状態であってはならない状況で施錠されていない場合に通知されるシステムの導入など、ハード対策を検討いただきたい。

【新規】

#### ⑤ [利便] ソーティング場内の洋式トイレの設置について

ソーティング場のトイレは和式と洋式が1つずつだが、カバールを着用している従業員も多く、和式は利用しづらい。働きやすさ向上のため、洋式への換装を要望する。

【新規】

#### ⑥ [品質] 国際線ソーティングエリアについて

Eメイクステージ付近に設置してある黒のビニールが老朽化し、いくつか無い状態になっている。航空機へのFODや、エンジンへの吸い込みの可能性もあるため改善対応を要望する。

【新規】



#### ⑦ [品質] センターピアトンネル付近における路面の段差について

センターピアトンネルを南進した出口付近に段差があり、車両内での荷崩れや荷物落下などが発生する可能性がある。貨物の種類によっては衝撃の有無を容易に判別できる衝撃検知シール(S/W)が貼り付けてあり、万が一、衝撃を検知することがあれば



商品価値を損ねてしまう。お客様が乗車したバスも通行するため、転倒防止の観点からも路面の補修工事を要望する。

【新規】

#### ⑧ [生産性] ソーティング場のプールソーター導入について

ソーティング場には、プールソーターという手荷物を一旦お預かりするシステムがなく、生産性が低い。既に導入している他空港を参考に、自動で手荷物が各メイクに運び込まれるプールソーターの導入、もしくはそれに準じたシステム改修を要望する。

【新規】

#### ⑨ [品質] 第2ターミナルソーティングエリアでのHHTシステム導入について

国際線手荷物受託作業において、T1エリアではBAGシステム「HHT(ハンドヘルドターミナル)」を使用しており、不具合手荷物の早期発見などが可能であるが、T2エリアにおいてはHHT電波が届かずシステムが利用できないため、環境整備を要望する。

【新規】

#### ⑩ [利便] 社員食堂の再開について

昨今の物価高騰に伴い、従業員の負担を少しでも軽減できるように、社員食堂の再開をお願いしたい。

【新規】

#### ⑪ [安全] 貨物地区トラックヤード待機スペースについて

依然として大型トレーラーの駐車スペースがないため、白線から大きくはみ出して駐車されている。駐車エリアの改修が必要であり、ぜひ検討いただきたい。

【継続】

#### ⑫ [安全] 第2(LCC)ターミナルの待機所について

落雷警報の発令時、作業者は退避が求められるが、第2ターミナルでは依然としてランプエリアの退避場所が限られており、作業者の安全のために休憩所の設置をお願いしたい。具体的には、第2ターミナルにある2箇所の喫煙所のうち、どちらか1つを休憩所として改修していただきたい。

【継続】

#### ⑬ [利便] 従業員P6駐車場(第2セントレアビル横)の出入口ゲート屋根について

昨年、「システム更新の時期に検討する」と回答いただいたが、システム更新前の設置が可能かどうか、再度検討をお願いしたい。

【継続】

#### ⑭ [安全] 第1ターミナル搬入用出入口エリアにおけるCREW BUSの駐車方法について

昨年、「各事業者からホテルやタクシー会社への周知をお願

いしたい」と回答いただいたが、現時点で状況は改善されておらず、貼り紙表示などの対策を講じていただきたい。

【継続】

#### ⑮ [品質] 航空機停止線の機種標記について

昨年、「2022年度または2023年度には対応していく」と回答いただいたが、進捗状況を確認したい。

【継続】

#### ⑯ 中部国際空港の発展と需要喚起／航空産業の人材確保について

需要喚起につながるイベントなどの開催を引き続きお願いしたい。コロナ禍で急増した離職者により、業界全体で人員不足が深刻化している。自治体や事業者とも連携しながら、空港や空港で働くことの魅力向上に関する発信などを通して、志望する人材増加に向けた取り組み強化をお願いしたい。

【継続】

### 2. お客様視点に基づく要請内容

#### ① [安全(生産性)] PBB機体装着時の傾斜について

PBBを機体に装着した際に、特にB737の場合、機体エントリードア開口部とPBBフロア面との間に段差が生じてしまい、お客様が転倒する恐れがある。昨年に続き、あらためて改修を要望するとともに、PBB更新時期について検討状況を確認したい。

【新規／継続】

#### ② [利便(品質)] 国内保安検査場の混雑について

各社ダイヤが重なる朝9時頃までの時間帯は保安検査場内外が特に混雑しており、各社の定時性にも影響が出ている。検査場通過後の通路スペースをさらに活用した検査機の増設と、高度検査機によるスマートレーンの設置を検討いただきたい。加えて、混雑緩和と空港での過ごし方改善の観点で、保安検査通過後の飲食店や売店の拡充も要望する。

【新規】

#### ③ [利便] 国内保安エリア内の共同ラウンジについて

JAL・ANAの共同ラウンジは、他空港に比べてスペースが狭く、特に早朝の時間帯においてはお客様が利用できない状況も見受けられる。お客様が満足にご利用いただけるように、スペースの拡大とレイアウトの変更を検討いただきたい。

【新規】

#### ④ [利便(品質)] 車で空港へアクセスされるお客様に向けた案内表示について

セントレアビル方面において、いまだにお客様の車の誤進入が散見される。レンタカー利用のお客様に対しては、継続的にレンタカー会社と連携した注意喚起をお願いしたい。自家用車のお客様が迷走されるケースとして、空港連絡橋を走行中にセントレア東ICで下りる従業員の車に続いてしまうことが原因と推察される。間違ってもセントレア東ICで下りてしまった際にも、一般駐車場へのルートが一目でわかるような看板の設置をあらためて検討いただきたい。

【継続】

#### ⑤ [利便(品質)] イベント開催時を中心とした空港アクセスについて

空港島でのイベント開催時は特に、道路・鉄道ともに空港までのアクセスが困難な状況が続いている。様々な改善対応も見受けられるが、利用者の利便性や運航の定時性、従業員の通勤経路確保の観点で引き続き、イベント関係者や鉄道会社・バス会社とも連携したさらなる対応をお願いしたい。

【継続】

# 航空連合大阪

## 関西エアポート(株)への要望

### 3空港共通

#### ① KIX/ITM/UKB のランプバス共通化について

3空港の運営会社が同一であるが、ランプバスは異なったものになっている。業種によっては3空港をまたいで業務を行う場合もあり、現状は空港毎にランプバスの取得、または臨時バスを発行している。各社およびKAPの業務効率化のためにも、3空港のランプバス共通化をお願いしたい。【**新規**】

#### ② KIX/ITM/UKB個室型シェアオフィスの設置について

保安検査場通過後の搭乗待合室に作業用の机や電源が確保されており、ビジネス利用のお客さまを中心に活用されているが、新たに個室型シェアオフィスの設置をお願いしたい。【**新規**】

#### ③ KIX/ITM食堂等の誘致について

食堂が閉店し、現在、従業員が食事をできる場所がお客様向けのレストラン、またはコンビニのみとなっている。旅客数が回復し、レストラン及びコンビニは常に混雑している状況が見受けられるため、従業員が主に使用できるような食堂の誘致をお願いしたい。【**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 展望ホール行きバス乗り場について

バスドライバー目線からは柱が死角になり、乗り場が視認できない。週末は小さい子どもが多く、不意に道路に飛び出してきた場合、大変危険である。他のバス乗り場も確認したが、この場所だけ特にバス乗り場と柱の位置関係が悪く、柵を設置する等の安全対策が必要であると考え。【**新規**】



#### ② ターミナル2における化粧室増設について

搭乗旅客には航空機が着陸態勢に入ってから降機するまで、15分～20分程お手洗いを我慢していただいている。お客様が

らは、ターミナル2の駐機場で降機後、お手洗いが近づくに不便を訴える声が挙がっている。ターミナル2降機後の動線に化粧室の増設をお願いしたい。【**新規**】

#### ③ 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 エレベーターの設置について

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ーを使用した場合、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。案内も分かりづらいことから、バス乗り場付近へのエレベーター設置をお願いしたい。【**継続**】



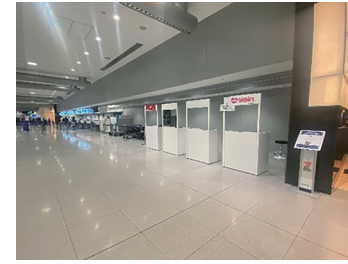
#### ④ ターミナル1の施設内エレベーター 使用状況について

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。エスカレーター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は、エレベーター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いるが、唯一の移動手段であるエレベーターの本数が少ないため慢性的な混雑が発生しており、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、エスカレーターを利用する旅客のスーツケース滑落が散見され事故を誘発しかねないため、エレベーター増設をお願いしたい。【**継続**】



#### ⑤ 国内線団体受付スペースについて

国内線団体受付スペースが簡易的な構造になっている。立地としてはレストランを利用されるお客様、国内線の全てのエアラインを利用される旅客の動線となっている。今後さらに需要が回復した場合、動線を遮ることになり、お客様にご迷惑をお掛けすることが懸念される。特に団体旅客のご案内を考慮した施設レイアウトの見直しをお願いしたい。【**新規**】



### 2. 空港利用者にとって親切な案内表示 に向けて

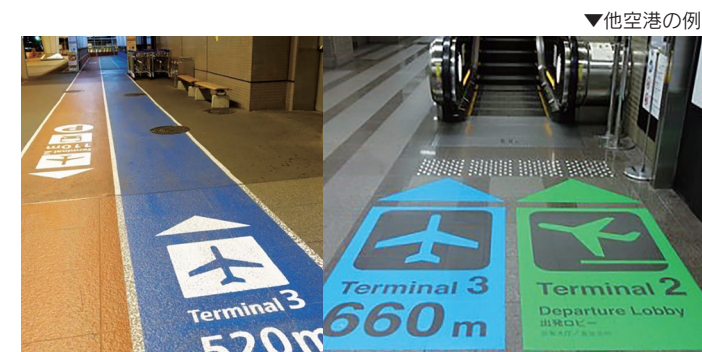
#### ① 空港駅からの案内表示について

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の問い合わせが多い。リノベーション後、ターミナル別で運航エアラインの案内表示を増やす等の改善をお願いしたい。【**継続**】



#### ② ターミナル2へ向かう案内方法について

日頃からT2ご利用のお客様が迷っていることが多く、頻繁に道のりを尋ねられる。以下のようにわかりやすい導線表示をお願いしたい。【**継続**】



#### ③ 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

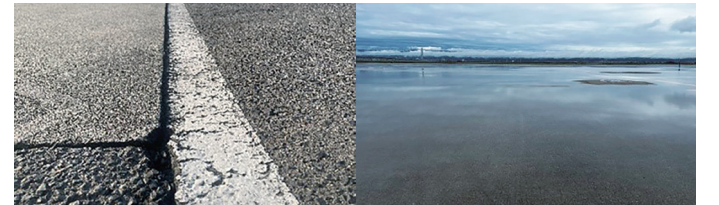
#### ① SPOT23 エアコンピット膨らみについて

B737停止線とエアコンピットの位置が近い。また他のSPOTと比べても顕著に地面が膨らんでいるため、エアコンピットの膨らみにTOWBARの片輪が乗り上げてしまい、航空機への装着が困難となっている。B737の停止位置の変更、もしくはエアコンピットの膨らみを平らにする等、必要な解決策を講じていただきたい。【**継続**】



#### ② ランプエリアの水はけについて

SPOT15、16付近の凹凸に蹟く作業者がいる。数百kgの非自走器材を扱うケースもあり、大変危険な状態である。雨天時には水はけが非常に悪く、数日たっても水が引かない。器材に対する影響や衛生面、安全面の観点からも改善をお願いしたい。【**継続**】



#### ③ 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(ランプバス)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、ランプバスを自宅に持ち帰っている。ランプバ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バスの提示ではなく、海外空港においてすでに導入されている指紋認証などの生体認証を早期に導入いただきたい。【**継続**】

#### ④ 駐機位置表示灯(VDGS)の設置について

北ウイング、南ウイングのスポットには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るが、非常に危険である。以前に発生した「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、北ウイングのスポット5番、6番、7番、8番、9番、10番、南ウイングの31番、32番、33番、34番、35番、36番にVDGSを設置いただきたい。【**継続**】



## ⑤ 大災害時の対応、避難経路誘導看板の設置について

以前は消防署付近に設置されていた避難経路誘導看板が、現在は撤去されている。業務継続計画(BCP)に定められている避難場所への経路を表す案内版を設置していただきたい。

【継続】



## ⑥ 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性が向上したが、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について、引き続き関西エアポートオペレーションサービス(株)ランドサイドオペレーション部カーゴエリアオペレーションセンター(CAOC)を通じてお願いしたい。



## 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 利便な空港づくりに向けて

#### ① キャッシュレス対応な機器導入の推進について

キャッシュレス(以降CL)は国を挙げて推進している施策でもあり、CL決済の利用者・加盟店の増加を受けて現金を使用しない人々の数が増えてきている。また、新型コロナウイルス感染症をはじめとする感染症予防として、非接触によるCL決済(オンライン決済を含む)へのニーズが高まっている。大阪・関西万博開催を2025年に控え、関西圏の航空需要が高まることが予想される中、空港のCL決済導入対応を最優先で進めていただきたい。具体的には、現状、駐輪場の支払いや大半の自動販売機が現金支払いのみであるため、まずこれらに対する改善策を講じていただきたい。



## ② 全てのお客様・従業員が健康で安心して 利用できる環境のために

お客様・従業員兼用の化粧室において、便座に蓋が設置されていない。社会的に衛生・清潔への意識が高まっており、実際にお客様からもご意見を頂いている。菌やウイルスが空気中に飛び散ることを防ぐためにも、全ての化粧室において、便座には蓋を設置いただきたい。

【新規】

## ③ 搭乗口の暑さ対策について

PBB先端にしかエアコンが設置されておらず、搭乗口や固定橋付け根付近が暑くなっていることが多く、お客様から不満の声を頂戴している。定時性の観点から、機内準備が整う前にお客様をPBB内にご案内する際も、暑さから躊躇することもあり、定時性にも影響する可能性もある。搭乗口・固定橋付け根周辺エリアの暑さ対策として、ターミナル内と同じ温度への設定をお願いしたい。

【継続】

## ④ 徒歩での搭乗・降機の際に利用できる エレベーター設置について

徒歩での搭乗・降機時、SPOT4B以外はエレベーターが設置されておらず、約20段の階段の昇り降りをする必要があり、高齢者や足の不自由な方にとっては、利用しづらい環境である。公共交通機関として、高齢者や障がいのある人だけでなく、全てのお客様が安心して安全かつ快適に利用できるようにする必要があることから、徒歩で搭乗・降機するSPOTにおけるエレベーターの設置をお願いしたい。

【新規】



## ⑤ 空港からのアクセス案内表示をより分かりやすく

到着口を出たところにある空港からのアクセス案内表示画面は、情報量に比して画面サイズが小さいため、お客様からはわかりづらいとの声をいただいている。視認性向上のため、表示画面レイアウトや文字の大きさの変更をお願いしたい。

▼到着口ビーにある案内表示



## 2. 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 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実施可能時間と1回の作業における作業可能時間の拡大をお願いしたい。

【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 |

#### 【1回の作業時間】

|        |        |      |
|--------|--------|------|
| (現行)   | アイドル出力 | 5分以内 |
| (提言内容) | アイドル出力 | 5分以上 |

### ② 13番SPOTの固定橋扉の固定部品について

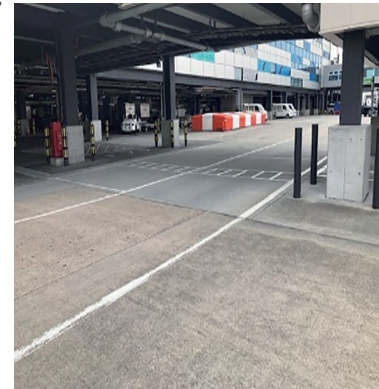
乗務員がターミナルビルからPBBに出る際に、ドアをPBB側から閉めてPBBの方に振り返り、歩き出そうとすると、ドアの直近足元に固定部品があるため目線に入らず、固定部品に躓いて転倒してしまう事象が複数回発生している。ドアからPBBの方に振り返った際に、目線に入るような柔らかいポールなどを固定部品に設置いただきたい。



### ③ 車両通行帯への横断歩道の設置について

ターミナルビルよりエプロンに出る際、屋外作業場が様々な場所から交通量の多い車両通行帯を横断しており、危険な状況である。車両運転者に注意喚起する意味でも、特に2FIN下の車両通行帯に横断歩道の設置をお願いしたい。具体的には2FINの付け根、SPOT13寄りとなる。

▲写真は現在2FIN工事に伴い暫定的に引かれたもの



## 神戸空港について

### 1. 空港利用者にとって安全、快適で 利便な空港づくりに向けて

#### ① 神戸空港施設の利便性向上について

保安検査場について、特に出発便が重なっている時間等、待ち列がターミナル入口付近まで延びることがある。大阪・関西万博の開催を控え、訪日客を含む多くのお客様が利用されることが想定されるため、混雑緩和に資するスマートレーンの導入をお願いしたい。

合わせて、多くのお客様のニーズに対応するため、カームダウンスペースやクールダウンスペース(ITMには設置済み)、ならびに外貨両替機を設置いただきたい。

【新規】



#### ② 旅客搭乗橋(PBB)の設備について

・PBB内の設定温度について

PBB先端にしかエアコンが設置されておらず、搭乗口や固定橋付け根付近が暑くなっていることが多く、お客様から不満の声を頂戴している。定時性の観点から、機内準備が整う前にお客様をPBB内にご案内する際も、暑さから躊躇することもあり、定時性にも影響する可能性もある。搭乗口・固定橋付け根周辺エリアの暑さ対策として、ターミナル内と同じ温度への設定をお願いしたい。

【継続】

・PBBの雨漏り対策について

雨天時、PBBの隙間から雨漏りが発生しており、水溜りならびにカーペットの浸水が生じている。雨量の多い日には、PBBカーペットの2/3ほどが染み込んでおり滑りやすく、搭乗旅客や係員の受傷にもつながりかねないため、雨漏り対策を実施いただきたい。

【新規】



福岡国際空港について

福岡国際空港(株)(FIAC)への要望

1. 従業員・お客様の安全に関わる項目

① 従業員エリアへのAED設置について

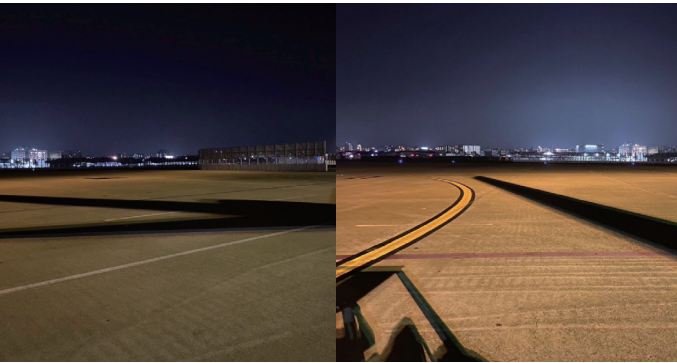
空港内従業員エリアにAEDが設置されていない。有事の際も、最も近くにあるAED設置場所までは距離があり、迅速に使用できない。そもそも、従業員間では設置場所の認知度も低く、人命救助の観点で迅速に対応できる環境が整っていない。従業員が使用する供用エリアにAEDを設置していただき、さらに設置場所の認知度向上のため、所在が分かるマップも作成し、複数箇所に掲示することを要望する。

【新規】

② TAXYライン【Zエリア】の視認性について

国内線（Zエリア）中央線の視認性が引き続き悪い。常に危険を感じながら作業を実施している状況であり、一歩間違えると航空機損傷等の重大事象に発展する恐れがある。これまでの要望も踏まえ、一部改善の兆候が見られるものの、働く者が安心して作業を遂行するために、視認性をさらに向上させる対策を要望する。

【継続】



③ E-ULD置場の照明設置について

Zエリア後方のE-ULD置場には照明が設置されていない。夜間帯の作業時は非常に暗く、事故を誘発させる恐れがあり、現状は個社にて人感センサー付きの照明を設置している。照明を設置することで視認性が向上し、安心して作業が実施でき、作業者の安全確保や車両事故を未然に防ぐことができるため、早急に設置を要望する。

【継続】

2. 従業員、お客様の利便性向上に関わる項目

① 国内線立体駐車場に於ける混雑について

国内線ターミナル駐車場について、新駐車場の建設工事に伴い、収容台数は国内線駐車場864台、国内線南駐車場85台（2023年8月時点）となっている。WEBでの空車状況のリアルタイム閲覧、誘導員の配置、駐車料金の改定等、過渡期におい

てもお客様が利用しやすい駐車場となるよう尽力いただいているが、抜本的な解決には至っていない。週末に関しては1日のほとんどの時間帯で満車状態であり、お客様より不満の声が多数挙げられている。解決策としては駐車可能台数を増やす以外には無く、十分な容量が必要である。現在建設中の新駐車場の収容台数、およびその根拠、さらに完成までの混雑緩和施策について確認したい。

【新規】

② 貨物地区における売店設置について

前期要望時は「コロナ禍影響で売店出店では採算が合わないため、食品自動販売機の設置を検討する。」との回答をいただいたが、現時点まで対応がない。需要回復により従業員の稼働はコロナ禍前に戻っているが、限られた休憩時間で貨物地区外に買い物へ行かざるを得ない状況である。あらためて、貨物地区においてコンビニエンスストアや飲食物を購入できる売店の設置、もしくはテナント誘致が難しい場合はオフィスコンビニサービスの導入を要望する。

【継続】

③ SPOTでのENG RUN UPの規制緩和

現在、SPOTにおけるRUN UPは片エンジンのみ許可されており、両エンジンのRUN UPは指定の場所（RUN UP AREA）で行わなければならない。不具合修復後、機体システムの健全性を確認するために両エンジンの作動を求められる場合がある。運航便でその必要が出てきた場合、指定の場所に持っていくためには時間を要し、定時性に影響を及ぼす恐れがある。周辺住民に納得いただけるようデータを基に説明いただき、最小出力での両ENG RUN UPを可能とする規制緩和を要望する。

【継続】

④ SPOT清掃時における機体後方移動について

SPOT清掃の際に機体の後方移動を行っているが、それに伴って車両や脚立等も早朝に毎回移動させる作業が発生している。早朝に機体を動かすことで整備の飛行前点検やグランドハンドリング作業に割ける時間が少なくなっているため、始発便の出発時間に影響を与える可能性がある。昼間帯や夜間帯の航空機が駐機していないSPOTでの清掃計画の組み立てや、SPOT清掃を勘案した夜間駐機SPOT計画による各航空会社への割り当てを行うことにより、夜間帯の機体後方移動の廃止が可能と考えており、これを要望する。実際に、機体後方移動を実施しない空港もあることを前期に伝えているが、どのように検討されたのかについても伺いたい。

【継続】

⑤ 別棟から北側ターミナルへの移動通路について

別棟と各会社が入居する北側ターミナルビル1階の間は従業員の往来が多くあるが、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。前期に「ランプ側を通ることで濡れずに済む」との回答を得たものの、職場からは現実的でないとの声があげられている。建築基準法等に則った対応を前提に、国際線プレハブエリアにあるようなトタン屋根の設置等を要望する。

【継続】

3. 保安体制強化に関わる項目

① 制限区域扉における保安・安全上の課題

制限区域における共連れ事象の発生後、新たなルールとして、「グループ各社内の共連れは可、社外は禁止」という運用がと

られている。また、制限区域扉を含む福岡空港内セキュリティー付各種扉はテンキー運用がおこなわれているが、テンキーに変更されるまでの間は、従業員エリアに退職者が立ち入ることが可能という課題が依然として存在する。前期は、「当該共連れ事案は未だ記憶に新しいところであり、厳格な航空保安対策を執り続けることが重要」という回答をいただいており、認識は共有化しているが、ランプパスは全社共通のものであるため、グループ社外の従業員同士で確認することに、保安上どのような課題があるのか説明に不足があり、従業員からの理解が得られていない。あらためて前期同様、的確なルールの導入を要望する。

また、2025年の供用を予定しているIC化についても、それに至るまでのスケジュール開示を要望する。

【継続】

② カウンターにおけるテロ対策について

国際的にテロの手法が多様化し、鉄道や空港等の公共交通機関がテロの標的となっている。未然防止策として警備員の巡回等を実施いただいているものの、テロ等の緊急事態発生時に向けた資機材の整備には改善すべき点がある。女性が多く働く航空会社カウンターはテロリストの標的になり得る場所だが、万が一テロリストと対峙した場合、お客様や従業員を守る備品が無いことを不安に感じている。空港カウンターにおける防犯、および退避用資機材の整備を要望する。

【継続】

4. 航空産業全体に関わる項目

① 22時超えの着陸料について

コロナ禍以降、各社復便し、福岡行きのTRAFFIC混雑が増加している。定刻までに到着予定であった便が、航空路混雑等により22時を超えて着陸した場合、通常の3倍の離着陸料を徴収されているが、中には各エアラインの努力では防げないケースも発生している。近隣住民の配慮を最優先させるのであれば、22時を超えた着陸は一切認めないとするのが当然であり、追徴金による近隣住民への配慮は、エアラインの職場で働くものとして納得しうる考え方ではない。やむを得ない事情による22時を超えた着陸については、3倍課金の除外対象となるよう適用内容の緩和を検討いただきたい。また、追徴金の用途・実績に関しても不透明であり、防音施設等の建設費に充てる等、用途・実績を明示していただきたい。

【継続】

北九州空港について

北九州エアターミナル(株)への要望

1. 従業員・利用者の安全に関わる項目について

① 旅客搭乗橋(PBB)タイヤガード設置について

2010年に空港制限区域内事故防止対策検討会から発出された「旅客搭乗橋の安全性向上についての提言」に基づき、順次タイヤガードの設置が進められている。2022年2月時点で、全国698基あるPBBのうち631基にタイヤガードが設置されており、設置率は確実に向上している中、現在も1割程度が未設置の状態である。北九州空港においてはPBB4台のうち3台

が未設置であり、次期設備更新時に設置が予定されているものの、引き続き地上作業員や関係者がリスクにさらされており、不安の声が挙がっている。ランプエリアで働く者の安全を確保するために必要な設備投資であると考ええる。時限的な対応を含め、引き続き早急な設置を要望する。

【継続】

2. 従業員・お客様の利便性向上に関わる項目

① 飲食店の誘致・拡充について

航空旅客需要が回復傾向にある中、テナントの空室が現在も続いている。現在営業中の飲食店舗については、料金設定が比較的リーズナブルではあるものの、営業日・時間が限られる等、利用しづらいという課題もある。誘致に尽力いただいているが、未だ実現していないものと受け止めている。空港の魅力・利便性向上のため、引き続き、積極的なテナント誘致を要望する。誘致困難な状況が続く場合は、飲食物を購入できる売店の設置やオフィスコンビニサービスの導入等、お客様や働く者が便利に利用できるサービスの提供も検討いただきたい。

【継続】

3. 航空産業全体に関わる項目

① ASUの所有について

前期は北九州空港発着便の運航支援性向上のためにエアスターユニット(ASU)の所有を要望したが、航空機運航に係る地上器材は航空会社で用意すべきものと回答をいただいた。一方で、昨今の旅客需要増や将来的な貨物便増の見通し、福岡空港混雑問題等を鑑み、航空輸送の公共性確保ならびに運航品質の維持向上を目的とした航空事業者への支援が、空港そのものの機能強化につながるものと考ええる。今後の北九州空港に対する社会的要請に備え、空港運営会社による所有を継続要望する。なお、実現が困難である場合は、航空ターミナル事業者による所有の有効性や妥当性についての研究、意見交換を継続したい。

【継続】

② 福岡・北九州空港間の代替機能強化について

アフターコロナの旅客需要回復で、福岡空港着運航便の混雑が発生している。こうした中で、福岡行きの便が運用時間内に着陸できず、北九州空港に代替着陸する事案が発生し、福岡・北九州空港間の代替機能強化について社会的関心が高まっている。北九州空港は24時間運用が可能であり、今後も想定される代替利用に備え、部品や人材の確保等の課題に対応し、代替空港としての機能を高めるべきである。ついては、北九州空港の受け入れ態勢検討の一環として、就航する航空会社への意見照会等、積極的な取り組みの実施を要望する。

【新規】

佐賀空港について

佐賀ターミナルビル(株)との意見交換内容

① 需要や生産量の回復を踏まえた利用客や従業員の利便性向上に資する飲食店充実やコンビニ自販機の設置について

【継続】

② カウンターや到着手荷物受取所、PBBにおける快適性向上に関わる環境整備について

【新規】

## 沖縄県への要望

### ■観光立県沖縄の成長・発展に向けた施策

#### ① 航空関連産業における人材確保・育成・定着について

2030年を目標にした「世界から選ばれる持続可能な観光地」を実現させるためにも、航空関連産業の地盤をより強め、私たちのリーディング産業である沖縄観光産業を支え、更なる発展と成長に向けて下記を要請する。

- 官民労使一体となった労働条件の向上につながる仕組みづくり
- グローバル人材の育成
- 県内就職を目的とした、県内学校への職場体験・見学の制度構築（例：沖縄県人財育成“彩”発見ツアー）
- 労働力となる年齢層の人への移住補助金、リゾートマンション賃貸、本土からの移住・定住を促進する制度の構築
- 従業員駐車場増設など、容量不足の改善

#### ② 沖縄県一体となった観光産業の課題改善について

お客様の利便性の向上と交通課題（交通渋滞問題等）の解決に向けた空港と観光地・ホテルをシームレスにつなげる仕組みづくりや、今後の人材不足への対応による社員の安心安全で働く環境の整備に向けた観光イノベーションを加速させることを要請する。

《例》 公共交通機関の整備・高速船並びに寄港周辺の環境整備・鉄軌道の導入・MaaSの有効活用・空港ハンドリングのイノベーション推進など。

### ■航空政策に関する施策

#### 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くよう政府との継続的な調整を要請する。

- 沖縄県内～本土路線の航空機燃料税を廃止とすること【継続】
- 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 持続可能な燃料(SAF)の供給について

観光立県沖縄の自然資源の保護向け、国際的に取り組みが進められている脱炭素社会と沖縄産業の成長・発展を両軸で進

めるために下記を要請する。

- バイオ燃料などの持続可能な航空燃料(SAF)の実用化に向けた動きを加速させること【継続】
- SAFの安定供給と県内産業の発展を実現すべく、沖縄にSAF製造拠点を誘致すること【継続】

### ■航空保安の改善・強化に関する施策

#### ① 空港における悪天候時警報発令基準統一について

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、各空港管理者から一律に情報を発信する仕組みの構築を要請する。

#### ② 保安体制の総点検並びに施設の改善強化について

国の有識者会議でも議論がされている「空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直し」に関連して、沖縄県としてもテロ・ハイジャック対策を強化すべく、県管理空港の保安体制の総点検、並びに強化・改善を要望する。【変更】  
《例》 宮古空港／新石垣空港到着導線の逆流防止ゲートの設置、並びに出発到着導線の混在への対応・那覇空港ランプエリアへの車両侵入事案への対策など。

### ■那覇空港施設に関する施策

#### ① 那覇空港周辺の環境対策・景観対策について

沖縄県観光需要の受け入れ強化に向け、ストレスフリーかつ、綺麗が溢れる沖縄を想起させる空港施設を実現するとともに、環境・景観の両面の対応の必要性から下記を要請する。

- モノレール駅下の放置自転車・バイクの取り締まりの強化【継続】
- 空港周回道路（東側道路）の有効活用、並びに駐車車両の取り締まり強化・停車禁止化【継続】
- お客様用駐車場の拡大【継続】



▼東側周回道路に  
停駐車している状況

▼モノレール駅下の  
違法放置自転車・バイク

#### ② 那覇空港施設内の案内表示について

那覇空港を利用する訪日外国人旅客を含むお客様の施設内利便性向上に向け、下記を要望する。

- 出発・到着導線が混在することから、保安検査場から出発GATEまでの案内表示・到着GATEから到着口までの案内表示を多言語対応かつ床面にも記載するなどの改善を要請する。【継続】
- 到着口からバス・モノレール乗場への導線や、中央エスカレータ・売店エリアから保安検査場への案内表示を多言語対応かつ床面にも記載するなどの改善を要請する。【継続】

#### ③ 空港内トイレ施設の改善について

那覇空港で働く社員の安全衛生面の向上、並びにお客様の利便性向上に向けて下記を要望する。

- 那覇空港 1 階フィンガーで働く従業員向けのトイレの増設【継続】
- 多目的トイレの増設、並びに男性用トイレ個室内へのサンタリーボックスの設置【継続】

#### ④ レンタカー引き渡し場所取り締まりの強化

那覇空港駐車場内や3階車寄せでのレンタカー引き渡しが見られ、混雑の原因となっている。改善のための取り締まりの強化や、専用の引き渡し場所の新設を含めた対応を要請する。

#### ⑤ 駐機場(スポット)の拡充

旅客需要の高まりに対応すべく、那覇空港の駐機場について下記を要請する。

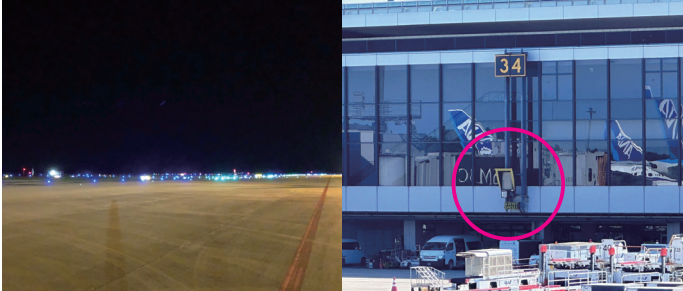
- 離発着の増加に対応すべく、旅客乗降可能なスポットの増設【継続】
- 台風前後の運航を維持すべく、台風避難用格納庫の増設【継続】

#### ⑥ 安心・安全に働くための環境整備について

- 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、改善対応を要請する。【継続】
- 航空機をスポット上の停止位置に安全かつ正確に誘導する航空灯火システム(VDGS: Visual Docking Guidance System)の導入を要請する。【新規】

▼那覇空港車両通行帯の誘導灯

▼成田空港の航空灯火システムVDGS



#### ⑦ PBB(旅客搭乗橋)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は、利用客の快適性低下、並びに従業員の熱中症が危惧される。全PBBに空調設置を要請する。【継続】
- 雨天時にサービスステップを昇降する際に、ステップが滑りやすくなっており、従業員の安全確保の観点から、全サービスステップへの滑り止め設置を要請する。【継続】

#### ⑧ 空港内の医療施設設置

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

#### ⑨ 従業員駐車場のキャッシュレス化について

従業員の利便性の向上にむけてキャッシュレス化の導入を要請する。【継続】

#### ⑩ 那覇空港9番ゲートの利便性向上について

来客者等が立ち入る場合に申請する手段がFAXまたはメールに加えて、電話でも行う必要があるため、手続きの簡素化を要望する。【継続】

#### ⑪ 瀬長島道路の路駐の取り締まりについて

観光客の増加やイベント開催時において、違法駐車が目立ち、景観を阻害するだけでなく通行の妨げにもなっているため、取り締まりの強化を要望する。【新規】

### ■離島空港施設に関する施策

#### ① 新石垣島空港ターミナル狭隘への対応について

新石垣空港において出発が重複する時間帯は、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化している。施設の拡張を含め、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】

▼新石垣空港出発ロビー。出発便輻輳時は着席スペースもなくなる程混雑する

▼宮古空港保安検査場前



#### ② 新石垣・宮古空港従業員駐車場の契約について

新石垣空港・宮古空港の従業員月極駐車場は、時間帯により別途料金が発生し、イレギュラー発生時においても、22時以降の出庫ができない。駐車場契約者の利便性向上のため、下記対応を要望する。

- 月一律の料金設定とすること【継続】
- 22時以降も出庫ができるよう対応すること【継続】

#### ③ 新石垣・宮古空港 資材置き場の拡張について

新石垣・宮古空港において地上支援機材(以下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。【継続】

#### ④ 下地島空港の改善について

利用者、並びに従業員の安全性・利便性向上から下記を要請する。

- 安全性向上の観点から、滑走路老朽化箇所の補修を行うこと【継続】
- 国内・国際旅客は同一の保安検査場を使用しているが、航空保安・利用客の利便性の観点から、国内際旅客の保安検査導線を分けること【継続】
- 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・改修を行うこと【継続】

#### ⑤ 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、崩壊の危険性があり修復を要請する。【継続】

▼久米島空港ソーティング場の劣化が進んでいる場壁

▼宮古空港GSE置場



# 本部直轄 松山

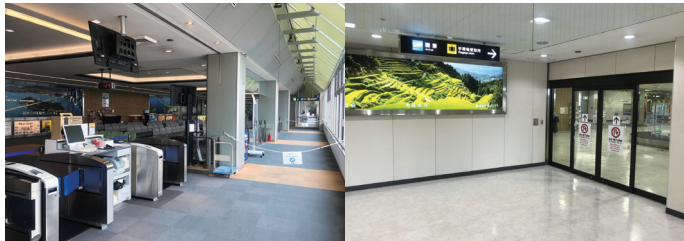
## 松山空港について

### 松山空港ビル(株)への要望

#### 1. 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・到着導線は進入禁止のパネルとチェーンのみで区切っており、保安面で脆弱な状態である。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対策の保安監視員がおらず、各航空会社が従業員を配置している状況である。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。 **【継続】**



##### ② 災害発生時の避難場所設定・訓練の実施について

災害発生時、避難場所は旅客ターミナルビルの送迎デッキが設定されているが、新貨物ビルからは一定の距離がある。新貨物ビルの安全な避難場所を設定するとともに、災害発生時の備えた合同訓練などを実施いただきたい。 **【継続】**

##### ③ 第1立体駐車場と旅客ターミナル間の動線について

第1立体駐車場から旅客ターミナルへの導線は横断歩道のみで信号機の設置はない。街灯がないため夜間は車からの視認性が悪い。安全性・利便性向上の観点から、旅客ターミナル2階と立体駐車場をつなぐ連絡橋の設置、または信号機・街灯の設置をお願いしたい。 **【継続】**



#### 2. お客様・従業員の利便性・快適性向上

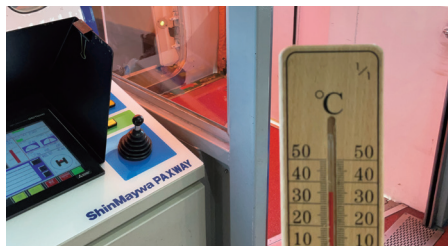
##### ① 空港施設の老朽化(雨漏り)対応について

空港旅客ターミナル内の到着ロビー前や固定橋において、雨漏りが度々発生している。多くのお客様が行き交う場所であり、雨漏りによって滑りやすくなり危険であるため、景観や衛生上の観点からも改善を要望する。 **【新規】**

##### ② PBBと固定橋のエアコン設置について

お客様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・寒冷状態になり、快適性が損なわれている。エアコンの新設・増設や機能性向上をお願いしたい。 **【継続】**



##### ③ 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、県内外からの利用客の利便性向上の観点から、全国共通ICとの連携・相互利用化について検討いただきたい。 **【継続】**

##### ④ 空港駐車場(お客様・従業員)の拡大

需要回復に伴い、週末を中心に駐車場が混雑し、乗り遅れるお客様も発生している。また、借用している従業員駐車場のスペースにも限りがあり、恒常的に混雑が発生している。従業員の負担も大きいため、駐車場の拡大を要望する。 **【新規】**

##### ⑤ 松山空港ホームページおよび空港内デジタルサイネージ案内板のフロアマップにおけるAED設置場所の表示について

救急時に従業員やお客様が即対応できるように、空港ホームページのフロアマップおよび空港内ロビーのデジタルサイネージ案内板へのAED設置場所の表示を要望する。 **【変更】**

##### ⑥ 空港アクセス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について、県外からの訪問者や訪日旅客でもわかりやすい表記を目的に、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】**



##### ⑦ 総合案内所のオープン時間

総合案内所のオープン時間について、現行より早めることを要望する。 **【新規】**

#### 3. 新しい空港づくり

##### ① 搭乗待合室への授乳室・多目的スペース・クールダウンエリアの設置について

搭乗待合室内には授乳室が設置されていないほか、子どもや家族連れが搭乗まで過ごす多目的スペースもなく、売店や飲食店も乏しい。お客様の利便性・快適性向上の観点から、搭乗待合室の拡張と、授乳室・多目的スペース、ならびにクールダウンエリアの設置をお願いしたい。 **【継続】**

##### ② ユニバーサルデザインの空港づくりについて

異性(性別にとらわれない)介助やトランスジェンダーの利用を想定したオールジェンダートイレの整備など、ユニバーサルデザインを意識した施設整備をお願いしたい。 **【継続】**

##### ③ 送迎デッキの利用環境の整備について

送迎デッキ全体の老朽化が進み、利用頻度や魅力を下げっており、環境整備をお願いしたい。 **【継続】**