

北海道エアポート(株)(HAP)への要望

1. 安全性

① ランプエリア内の路面状態

ランプエリア全体の路面状態が、アスファルトの劣化や沈下により、さらに悪化している。航空各社からの報告については迅速に対応していただき、安全な環境の構築をお願いするとともに、特に下記の箇所の悪化が顕著であり、早急な補修と日常点検の強化を要請する。

- 1) OSPOT後方（ターミナル、C、S-GSE通路）の交差点
- 2) S-GSE通路
- 3) SPOT5、SPOT8-9、SPOT12-14及び誘導路
- 4) 各SPOT内排水溝付近

特に1)についてはお客様輸送中のバスや貨物を牽引した車両、国際線へ移動する特殊なグラハン機材、給油へ向かう車両等、走行頻度が大変高い。バス車内でのお客様の転倒を誘発する危険性や、特殊なハンドリング機材の損傷の報告も多く挙がっていることから迅速に対応いただきたい。



▲悪化したランプエリア内の路面

② 除雪体制

除雪された雪がC-GSE通路横に投棄されており、特にD及びJ誘導路においては、C-GSE通路上から航空機の動向が確認できず、通行時の危険性が高い。お客様送迎バスを含めた車両の通行、旅客機双方の安全を確保するためにも投棄場所の変更を要請する。

③ 国内線到着ロビーへの保安要員の配置

逆流防止対策として国内線到着ロビー出口への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、お客様がそれに気が付かず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。保安要員による対応、または機器導入の検討など、さらなる逆流防止対策を要請する。

④ C駐車場・国内旅客ターミナル間の安全性向上について

前期において、C駐車場・ターミナル間のバスが一部大型化されたことで乗車漏れの頻度は低下傾向にあるが、空港利用客が昨年よりも増えたことで、従業員がバスに乗車できずにターミナルまで歩かざるを得ないケースが多発している。そのため、早朝や深夜に安心して出社できる環境の構築、および冬季期間における厳しい降雪・積雪歩道改善の観点から、下記6点を要請する。

- 1) 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
- 2) 歩道幅の拡張
- 3) 歩道の除雪体制強化
- 4) バス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完全大型化
- 5) 循環バスの11：00－12：00の運航間隔を10分に変更
- 6) 徒歩ルートの見直し

【継続】

⑤ 国際線SPOT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、マーキングが薄れて視認しづらい箇所や、マーキング文字の大きさの不統一、重複したマーキングなど、ハンドリング面での不具合が発生する懸念がある。機種表示については各航空会社にて対応となっているが、国際線の性質上、各SPOTを複数の航空会社で使用しており、特定の航空会社に負担をかけることなく整備していただくことを要請する。また、停止線マーキングについては視認性向上の観点から定期的に点検していただくようお願いしたい。



▲薄れて視認しづらいマーキング



▲複数機種が重複したマーキング

2. 定時性

① 国際線SPOTの改修

地上電源設備の整備を要請する。現状、国際線SPOTにおいては地上電源設備がSPOT69～71の3SPOTのみに設置されているが、航空機に備え付けられている補助動力装置が使用不可能である場合には、電源車の出動を要請する必要がある。電源車両が全て使用中の場合には機側到着まで待機が必要になるため、折り返し便の定時性確保のためにも、国際線SPOT63～68についても地上電源設備の整備を要請する。

【新規】

② C-GSE通路およびW-GSE通路の運用方法

誘導路を横断する必要があるC-GSE通路およびW-GSE通路の運用方法の改善を要請する。各GSE通路において航空機の往来時は待機が必要となるが、特に国際線の運航ピーク時間帯においては長時間の待機が発生する傾向にある。乗客の移動および手荷物・貨物の搬送に時間を要するため、定時運航に影響を与える要因となっている。各GSE通路の停止標識についても、必須である停止場所と、条件付きにて停止不要である箇所の区分けを実行することにより、スムーズな車両通行が可能となるため、W-GSE通路の改修、および通行制限の緩和も含めた対応を要望する。

【新規】

③ 機内持ち込み手荷物に関する案内

手荷物を預けた後にお土産を購入されるお客様が増えていることから、保安検査場通過時、及び機内手荷物収納にも時間を要し、定時性の観点から課題がある。空港内で機内持ち込み手荷物について事前にお預けいただく旨のアナウンスや、中央ホールの大型ビジョンを使用した呼びかけの実施等、さらなる対応を要請する。

【新規】

④ 国際線手荷物返却ベルトについて

手荷物返却C・Eベルトは、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だけでなく定時性の観点からも課題がある。前期にいただいた回答より、構造上、必要であることは理解しているが、従業員の安全性や作業効率、今後のさらなる増便にも対応すべく今期も要請する。

【継続】



▲上下にレーンが重なっている

▲Cベルトにトーイングトラクター6台連結で搬入しても4台しか開閉できない

⑤ 長尺物返却ベルトの増設

長尺手荷物の返却手段については、増設地区にて完結することが不可能であるため、作業エリアが新旧2地区に跨った際は、返却にタイムラグが発生するだけでなく、作業人員も追加が必要となることから生産性が低下し、定時性にも影響している。また、他のエアラインと返却が重複した際は長尺物の返却が遅くなり、外航エアラインが指定する優先手荷物の返却順番通りに返却することが困難な施設環境となっている。サービス品質

および定時性確保の観点から、新地区にて長尺手荷物を返却することが可能となるよう長尺ベルトの増設を要請する。

【継続】

3. 快適性／利便性

① 一般駐車場・駐輪場の拡充

週末や多客期においては、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発生している。「渋滞しない空港」を実現すべく、さらなる駐車場の拡張を要望する。また駐輪場も少ないため、合わせて拡張いただきたい。また、バイクにて駐輪場利用の際に、その都度、管理棟で精算が必要になるが、管理棟営業時間の制限もあるため、自動精算機設置によるさらなる利便性向上を要請する。

【継続】

② 空港の乗り入れバス乗降エリアの環境整備

一部改善策が取られているが、多客期やJR運休時などは各停留所でバス利用のお客様が長蛇の列を作り、どの列がどこに行く路線なのか非常にわかりにくい状況が続いている。引き続き、路線バス停留所の案内表示の充実化、バス乗降エリアの環境整備を要請する。



▲わかりづらい路線バスの案内表示

4. 新千歳空港以外の空港

① 旭川空港

〈設備関連〉

2番ゲートの搭乗口天井に雨漏り跡があり、天井パネルの張替え等が必要な状態であるため、老朽化設備の修復・更新を要請する。

〈利便性・魅力向上〉

空港および空港周辺地域の利便性、魅力度向上のための施策を要請する。新千歳空港や帯広空港のように温泉施設その他アミューズメント施設などを空港内あるいは近隣に誘致することで、観光目的の一つとして、より多くのお客様に利用していただけたと考えており、地域創生の観点からも検討をお願いしたい。

【新規】

② 帯広空港

〈保安検査場の拡張〉

保安検査場の稼働レーンが多客期の一部期間を除き原則1本のみの運用であり、出発便が輻輳する昼を中心にかなり混雑し、利用客の利便性が著しく悪化している。施設の拡張や人員体制強化などを含め、利用客がスムーズに利用できるよう、また定時運航の観点からも改善を要望する。

〈利便性向上〉

- お客様・従業員双方の観点から下記を要請する。
- ・バリアフリーの観点から、多目的トイレの増設
 - ・ATMの設置およびコンビニエンスストアの誘致
 - ・混雑緩和の観点から、駐車場のさらなる拡充

【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 成田空港アクセスにおける利便性向上

中長期的な首都圏航空需要拡大に対応可能な空港アクセス環境改善に取り組むことを下記の通り提言する。 **【新規】**

<京成>

《提言》京成スカイライナーの青砥駅停車本数の増加

《背景》現状、京成スカイライナーは青砥駅停車が少なく、乗り継ぎ利便性が低い。お客様、従業員の利便性を考えると青砥駅に停車する便を増便させることで、乗り継ぎ利便性が高まると考える。青砥駅は都営浅草線への乗り換え駅になっており、訪日外国人旅客が多く訪れるスカイツリー・浅草・日本橋・羽田空港などの方面への乗り継ぎ利便性が高まる。また、都内近郊から空港に通勤している者も多くいるため（都営浅草線沿線や京成本線日暮里－青砥間）、出退勤における利便性向上につながる。

<JR>

《提言》出退勤時間(7時～9時台、17時～19時台)におけるJR成田空港線の増便

《背景》出退勤時間にも関わらず本数が少なく、従業員の利便性が低い。また、出勤時間帯には午前中出発の外国人旅客が大きなスーツケースを持って乗車されており、利便性・快適性が低い。増便をおこなうことで出退勤時の利便性・快適性が高まる。

<バス>

《提言》成田空港⇄各エリア間の運行バス増便

《背景》アフターコロナになり、フライトの稼働や旅客需要も回復してきたため、成田空港⇄各エリアのアクセスにバス利用者も増えてきた。また、旅客需要のみならず空港従業員の中にはバスでの出退勤を前提として居住地を設定した者もいるが、コロナ禍からあまりバスの復便が進んでおらず、通勤に苦労しているという声も挙がっている。お客様利便性の向上に加え、現在働いている従業員の離職防止、さらに今後の従業員確保にもつながる。

② 空港を中心とした魅力ある街づくりについて

《提言》乗り換えのお客様が空港内において快適で充実した時間を過ごせるとともに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

(具体例) 屋内プレイグラウンドやエンターテインメント施設、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。

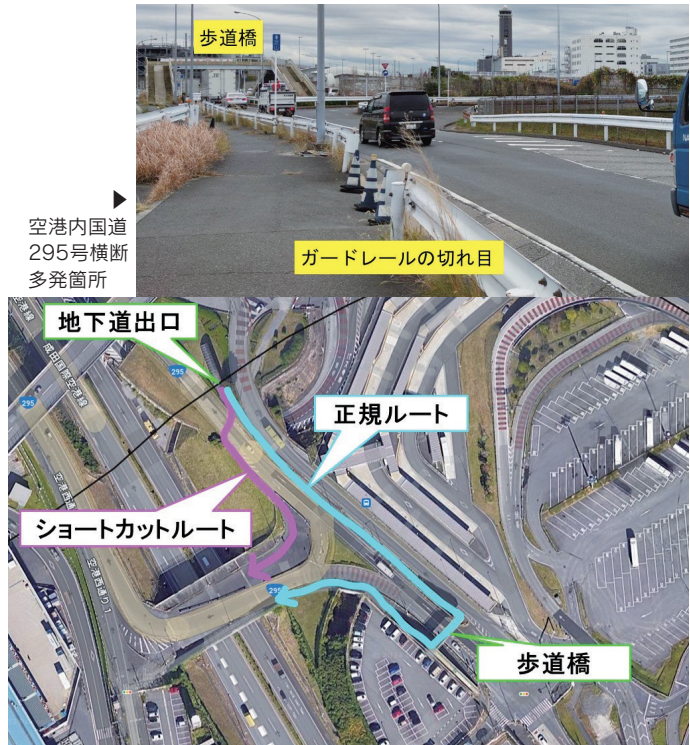
《背景》次世代型旅客体験による価値向上のため、また国際的なハブ空港を目指していくためには、飛行機を利用する人だ

けでなく、成田空港を利用する人たちのすべてが満足できる空港としていくことが重要である。今後のワンターミナル化に合わせ、具体例に挙げた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考える。 **【継続】**

③ 空港内国道295号横断歩行者への対策

《提言》国道295号線－空港道路(下記画像参照)に対し、歩行者が不用意に車道を横断しなくなるような対策実施

《背景》国道295号線－空港道路は自動車の通行量が多いにも関わらず、空港従業員を中心に車道を横断する歩行者が後をたたく、危険な状態である。その原因は、地下道出口から貨物地区方面へ徒歩で移動する際に歩道橋が遠いことや、ガードレールに切れ目があるために容易に車道に出ることができるためと推定される。ガードレールの改修や横断歩道の設置、歩道橋の移設等を実施し、重大事故の発生を防ぐ必要がある。 **【新規】**



④ 空港で働く人材について

《提言》成田空港における人材確保施策の実施

《背景》航空需要回復により、成田空港においても深刻な人手不足に悩まされている。引き続き、国内エアラインだけでなく海外エアラインの復便・増便も見込まれ、また観光立国として2030年度に訪日外国人6000万人(2023年実績値は2507万人)を目指す中では人手不足の解消が急務である。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おこなっていく必要がある。航空業界の魅力向上に加え、働く環境の整備等、あらゆる手段を使って航空業界を支える人員の確保に企業・行政一体となり協力して取り組む必要がある。 **【継続】**

⑤ SAFについて

《提言》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、国と連携した対応実施

《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。市場を拡大して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がある。また、空港近くに研究開発施設やSAFの製造所を招致・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、首都圏空港が世界から選ばれ続けることにもつながる。 **【継続】**

<旅客目線での価値創造に向けた提言>

① 成田空港駅出口付近の案内表示明確化

《提言》第1ターミナル鉄道改札階からターミナルへ向かう導線における、エレベーターへの誘導とスロープの場所の明確化

《背景》大きな荷物を持っている海外からのお客様がエスカレーターに荷物を複数乗せていたり、混雑時には階段を使用しているが、荷物落下の危険がある。また、スロープの場所がわかりにくく、車いすをご利用のお客様が迷ってしまうこともある。エレベーターの使用を誘導する案内の設置やスロープ設置場所の案内明確化等、より多くのお客様が安全かつスムーズにターミナルへ移動できる環境を構築する必要がある。 **【新規】**

▼スロープへの案内表示

▼エレベーターへの案内表示



② 鉄道利用者の混雑緩和と利便性向上

《提言》チケット購入エリアに滞留している外国人旅行者向けの案内改善

(具体例)

- ・改札周辺のデジタルサイネージを活用しての案内実施
- ・鉄道改札前のチケット売り場周辺の係員の増員
- ・外国人旅行者向けの案内カウンター設置

《背景》インバウンド旅客の増加により、鉄道を利用する外国

▼鉄道チケット売り場前の混雑状況



人の方も増加している。特に夕方18時前後の時間帯は改札周辺で滞留する鉄道利用旅客により、非常に混雑しているため、旅客同士の衝突やトラブル等の危険がある。安全、快適に鉄道を利用するためにも改札周辺の混雑解消が必要である。 **【継続】**

③ 到着ロビーの動線の改善

《提言》第1ターミナル到着ロビーの出口スペースを有効活用したわかりやすい表示などによる利用者の動線改善

《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く、迷われている方が散見される。第1ターミナルの到着ロビーが狭く、到着口から成田空港駅につながるエスカレーター、バスチケット売り場が近接しており、混雑時は人同士がぶつかりやすい。駅行きのエスカレーターとバスチケット売り場の配置の最適化、バスチケット販売の自動化による時間の削減などにより、利用者の滞留と動線を改善することが期待できる。さらに、わかりやすい案内表示と合わせることで利用者の安全と快適性が確保できる。 **【継続】**

<空港機能強化に向けた提言>

① TOBT入力促進施策の実施

《提言》海外キャリアも含めた就航エアラインすべてに対するTOBT(目標移動開始時刻)入力促進施策の実施

《背景》2023年10月より本格運用を開始したTSAT(目標スタートアップ承認時刻)では、就航するエアラインがTOBTを入力する必要がある。しかし、現状では半数にも満たない状況である。TOBT入力率の向上を図ることで、離陸機の混雑解消による遅延緩和や燃料消費量の削減につなげることができる。 **【新規】**

② FAST TRAVEL推進

《提言》増加する旅客需要に対応するためのFAST TRAVEL施策推進

(具体例)

- ・カウンターエリアのCUBD(自動手荷物預け機)の増設
- ・ゲートエリアのABG 端末の増設

《背景》今後の訪日外国人利用拡大を見据えれば、FAST TRAVELの推進によるお客様と従業員双方の利便性向上が必要である。カウンターエリアにおいては、多くの外航キャリアがCUBDの利用拡大を推進しており、現状の台数では今後は混雑が想定される。また、ゲートエリアにおいては、特定のゲートにのみ設置されているABG端末を全ゲートに設置することで、より多くの便で対応できることが可能になる。各ステークホルダーにも協力を要請し、さらなる設備の拡充を進めていくことが望ましい。 **【新規】**

③ エプロン照明のLED化

《提言》ターミナルエリアを中心としたLED照明の拡充

《背景》成田空港のスポット照明の多くは従来のナトリウムランプとなっている。現在、200番台スポットを中心にLED照明の設置が進んでいるが、夜間の発着便が増加しているターミナルエリアにおいてもLEDランプを拡充することにより、スポットで働く空港従業員の作業安全性向上につながる。 **【新規】**

1. 東京航空局東京空港事務所

① ランプ内の路面マーキングの補修及び路面状況の補修について

・修繕に関する要望ならびに修繕の施工状況を各社が横断的に
回覧できるようにお願いしたい。【継続】

② R-TWY(SPOT600-700番台)サービスレーン付近の地盤沈下に対する修繕の進捗確認

・当該範囲の大規模改修について具体的な進捗状況を確認した
い。【継続】

③ SPOT900番台の照明設備について

・エプロン再編集計画における計画の進捗状況、照明設備等の
増設、改善予定、実施時期を確認したい。【新規】

④ 国際線地区におけるPUSH BACK後の退避エリア(P8、P10付近)について

・退避エリアへの照明設備の設置ならびに、誘導路から退避エ
リアへの通路拡張をお願いしたい。【新規】

⑤ OPEN SPOTのGPU CABLEの増設について

・GPUの新規設置と現行設備をA350/B787/B777Xに対応可
能な設備への改修をお願いしたい。【新規】

⑥ EV車両充電器設備設置の促進について

・制限区域内におけるEV車両に関わるインフラ整備をお願い
したい。【新規】

⑦ 制限区域(ランプ)内紛失物一括管理システム

・ランプ内全体の収集物情報の一括管理・閲覧できる仕組みづ
くりをお願いしたい。【新規】

⑧ TIAT社貨物上屋における器材蔵置について

・経過観察ならびに必要に応じた注意喚起をお願いしたい。ま
た蔵置エリアの拡充を含めた状況改善に向けて働きかけをお
願いしたい。【新規】

⑨ T3(制限区域内)における連絡駐車スペースについて

・駐車スペース逼迫の解消に向けた継続的な検討をお願いした
い。【継続】
・ターミナルビルとモノレールとの間の空き地のようなスペー
スの利用を検討していただきたい。
・GSE共用化実現に向けた後押しと、T3地区を使用しているそ
他各社に対しても波及するよう働きかけをお願いしたい。【新規】

⑩ シームレスな顔認証システムの構築について

・本邦空港に導入する顔認証について、航空会社システムとの
接続やハンドリング、お客様の利用方法(UI/UX)、を標準化・

統一化していただきたい。

・搭乗手続き～出国～搭乗～入国までノンストップ、一気通貫に
顔認証システムを利用できるよう連携していただきたい。【新規】

⑪ 機内持ち込み手荷物ルール周知

・AOCへの要請などを通じて状況の改善に向けた対応をお願い
したい。また機内持ち込み手荷物の統一したルール設定の
検討もいただきたい。【新規】

2. 日本空港ビルデング(株)

① 機内持ち込み手荷物ルール周知

・空港ビル内でも、利用客に向けて機内持ち込み手荷物の制限
に関する案内をお願いしたい。【新規】

② 羽田空港で働く魅力の向上

・羽田空港で働く魅力を最大化するための情報発信や共有など
をお願いしたい。【新規】

③ ランプ内旅客用バス不足の解消について

・オープンスポットにおけるバスショートの影響でお客様の待ち
時間増や遅延便が発生している。また到着便降機に時間を
要し、出発便の遅延につながっている。羽田空港での遅延は、
機材繰りの観点からも、後続便への影響もあるため、下記の
4点を要望する。
1) バスショートの原因となる人員の育成・確保・定着
2) 空港全体のバス（ターミナル巡回バス、社員用バス、ク
ルーバス、ランプ内旅客用バスなど）の委託先再整理(増加)
3) 1台あたりのバス容量拡大（座席の再配置・連結バスの
導入など）
4) より効率的なバス運用に向けたバス会社、航空会社のハ
ンドリング改善。【新規】

④ T1の保安検査場の認知向上について

・保安検査場の位置を視覚的に認知しやすくなるように、エス
カレーター降車部分（地面）に床面表示をするなど、保安検
査場の方向と位置を示した表示をお願いしたい。【新規】

⑤ T2中央エレベーターの混雑について

・京急改札出口から出発階への導線上に、B1Fのエレベータ
ー設置案内がなく、中央のエレベーターに利用客が集中して
いる。左右にも複数エレベーターがあることを明示してお願い
したい。【新規】

⑥ キャッシュレス式コインロッカーへの更新

・交通系・クレジット・QR決済等に対応したキャッシュレス
コインロッカーへの更新をお願いしたい。【新規】

⑦ 制限区域内の女性トイレの追加設置状況について

・制限区域内に女性トイレの増設をお願いしたい。また現在の
検討状況を確認したい。【継続】

⑧ ライドシェア導入に向けた空港設備の検討について

・将来的に羽田空港でもライドシェア拡大により乗り入れ車両
が増加することを見据え、スムーズに運用開始できるように
ピックアップ場所の確保や、看板の設置などを事前に検討し
ていただきたい。【新規】

3. 東京国際空港ターミナル(株)

① スムーズな出国動線について

・自動チェックイン機の数増加、および臨機応変に配置を変
えることのできる筐体（きょうたい）を設置していただきたい。
【新規】

② 機内持ち込み手荷物ルール周知

・空港ビル内でも、利用客に向けて機内持ち込み手荷物の制限
に関する案内をお願いしたい。【新規】

③ 羽田空港で働く魅力の向上

・羽田空港で働く魅力を最大化するための情報発信や共有など
をお願いしたい。【新規】

④ 無料連絡バスへの案内表示について

・無料連絡バスの案内表示
を見やすい位置に変更し
ていただきたい。【新規】



⑤ ライドシェア導入に向けた空港設備の検討について

・将来的に羽田空港でもライドシェアの拡大により乗り入れ車
両が増加することを見据え、スムーズに運用開始できるように
ピックアップ場所の確保や、看板の設置などを事前に検討
していただきたい。【新規】

4. 京浜急行電鉄(株)

① ホームドアの設置について

・京急線沿線における、ホームドア
設置の今後のスケジュールにつ
いて確認させていただきたい。
・穴守稲荷駅のホーム上における安
全性について、今後の改善対応を
検討されているものがあれば確認
させていただきたい。【継続】



② 穴守稲荷駅の改札口混雑について

・改札口の混雑緩和に向けて、改札出入り口の導線整備を検討
していただきたい。【新規】

③ 穴守稲荷駅構内の電光掲示板表示の改善について

・各ホーム上に、行き先と発車時刻を把握できる電光掲示板を
設置していただきたい。【新規】

④ 京急蒲田駅構内のエレベーター増設について

・2Fホームと3Fホーム間の移動用エレベーターの増設を検討
していただきたい。【新規】

⑤ 品川駅乗り換えのエスカレーター設置について

・京急品川駅とJR品川駅接続階段エリアにおけるエスカレー
ターまたはスロープ設置に向けた今後の検討スケジュールを
お示しいただきたい。【継続】

⑥ 羽田空港国内線ターミナル駅改札手前のエレベーター認知度の向上について

・エスカレーターにベビーカーを乗せることの危険性の周知と
ともに、利用客にエレベーターの存在を認知してもらいやす
くするために、看板等の設置や駅構内でのアナウンスをお願
いしたい。【新規】
・羽田空港における引上線工事の完了時、エレベーターの更新
（キャパシティ拡大）が検討されているかについて確認した
い。【新規】

5. 東京モノレール(株)

① クレジットカードのタッチ決済で乗車可能な改札機導入について

② 天王洲アイル駅での片側通行方向の統一

・自動改札機と駅構内の片側通行を統一し、通行案内表示と実
際との乖離を無くしていただきたい。【新規】

③ 天空橋駅でのイベント開催時の臨時ダイヤの設定について

・羽田地区の商業施設、イベント施設の開業に伴い天空橋駅の
混雑が課題となっているため、下記2点について検討をお願い
したい。
1) イベント開催にあわせた臨時ダイヤや快速の設定による
乗客の分散乗車
2) イベント開催時の駅混雑緩和施策の実施や、雑踏事故防
止策の策定と実施【新規】

④ 整備場駅トイレの改修について

・空港従事者だけでなく、各社取引先のお客様を含めた方が
利用されるため、利用客が気持ちよく利用できるようにトイレ
の改修をお願いしたい。【新規】

⑤ 平日朝ラッシュ時間帯の増便について

・平日朝ラッシュ時間帯の輸送能力を、コロナ前と同等まで強
化するよう検討していただきたい。【新規】

6. 東京空港交通(株)

① WEB回数券を利用できる路線の拡充について

【継続】

② WEB予約可能な路線の拡充について

【新規】

③ バスの接近情報の周知方法について

・GPS運行管理システムや所要時間表示システムを利用した、
時刻表ページや空席検索ページと紐づけてバス接近情報が分
かる仕組みを検討願いたい。【新規】

7. 京浜急行バス(株)

① モバイル回数券を利用できる路線の拡充について

【継続】

② WEB予約可能な路線の拡充について

【新規】

③ 空港バスの接近情報の周知方法について

・路線バスのバス接近情報のように、空港バスの接近情報が自
身のスマホなどで確認できるようにしていただきたい。【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]国内線・国際線手荷物仕分け場前の歩行者レーンの塗装の塗りなおしについて

国内線・国際線手荷物仕分け場前には歩行者レーンを明示するため、緑の塗装が実施されている。しかし図に示すように経年劣化により、一部塗装の色落ちや剥がれが生じ、視認性が悪くなっている状態が続いている。特に雨天時や早朝、夜間においては歩行者自体の視認性が低下するリスクがある中で、作業者、運転者双方の安全を守るためにも早急にレーンの塗装の塗りなおしを検討いただきたい。

【新規】



② [安全]駐機場4番のサービスレーンに続くT字路の視認性向上について

国内線駐機場3番・4番の間にあるサービスレーンからターミナル側への車線に合流して走行する際、T字路における視認性が悪い。特に図に示すように空港南側から北側へ走行する車両が空港設備に隠れてしまい、車両の認識が非常に難しい。

今後、車両事故を未然に防ぐためにもカーブミラーなどの設置を行い、視認性の改善を検討いただきたい。

【新規】



③ [安全]駐機場8番・18番エリア通行帯における『並走禁止』路面への標識表示について

構内における並走禁止エリアは、都度、リマインド教育が実施されているものの、認知不足により並走している事例が散見されている。一方で駐機場1番エリア付近においては、路面に並走禁止の塗装が実施されたことで、運転者の意識が高まり、件数も減少している。このような視覚的対策の効果は大きいと捉えており、今後駐機場8番・18番エリアにおいても並走禁止の路面標識の明示を検討いただきたい。

【新規】

④ [利便性]電気GSE車両の充電施設の新設について

現在GSE充電施設は駐機場4番付近の1か所しかない状況である。環境への配慮としてCO₂を排出しない車両の導入を各社で進めているため、第2ターミナルや国際線駐機場にGSE充電施設の新設を検討いただきたい。

【新規】

⑤ [環境面]鳩・カラス等の糞尿被害について

貨物地区およびランプサイドの建物付近において、鳥獣による糞尿被害がある。シーズンや天候等によって生息箇所は異なるものの、貨物への汚損が発生しうる可能性がある。またお客様に対しても良い印象ではない。そのため、このような事例がある場合は速やかに、鳥獣被害の調査や対策・清掃等を検討していただきたい。

【新規】

⑥ [安全・利便性]貨物地区内の道路標識について

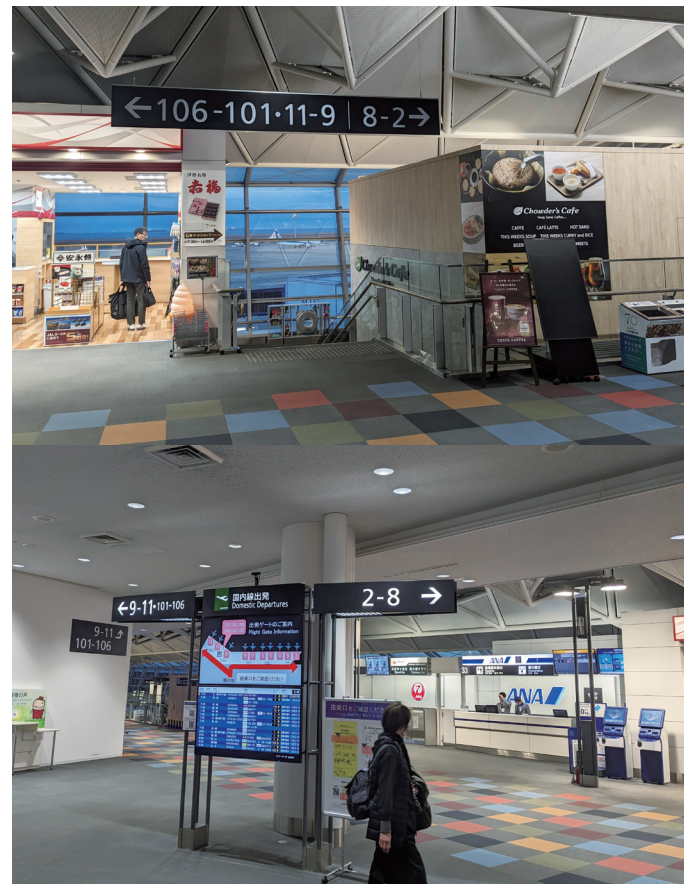
貨物地区内における車両通行帯を逆走している車両を見かけることがある。荷役中の車両や貨物積み込みエリアに接車しようとしている車両と接触事故を起こす可能性があり、大変危険である。貨物地区内通行ルールについては、立ち入りゲートで周知は実施されているが、認知不足の可能性があるので間違えて逆走をしていると考えられる。知らずに逆走されないよう、路面に逆走禁止の表示や道路標識を活用し、初めての方でもわかりやすい道路表示を検討いただきたい。

【新規】

2. お客様視点に基づく要請内容

① [利便性]初めての方でも分かりやすいターミナル内の標識について

2番・3番搭乗口や100番台搭乗口などの保安検査場を通過してから距離のある搭乗口において、各航空会社の努力はある



ものの、搭乗口を間違えて乗り遅れてしまうお客様が多く、同時に表示が目に入らないというご意見もいただいている。各搭乗口に到達するまでの所要時間を示す電光掲示板や、壁面看板、路面看板などの増設、お客様の視線誘導に則った配置やレイアウトの改善を検討いただきたい。

【新規】

② [利便性]国内保安検査場の混雑緩和に向けて

国内線保安検査場を締切時刻間近に通過されるお客様が散見される。1つの要因として、保安検査場通過前にターミナルで食事やお土産の購入を楽しまれているお客様が、保安検査場の混雑状況を把握できていない事が考えられる。たとえば、航空会社カウンター付近や4階の電光掲示板に、混雑状況の表示や保安検査場までの所要時間を追加で表示するなど、定時性の観点からも見える化することを検討いただきたい。

【新規】

③ [利便性]搭乗橋のエアコンの更新について

搭乗橋内エアコンについて、カビが生えているものが多い。お客様からカビ臭いという声もいただいております。衛生上望ましくない。定期的な清掃やフィルターの交換、もしくは空調本体の交換を検討いただきたい。

【新規】

④ [利便性]社員の食事環境の改善について

空港で働く従業員の食事の選択肢が限られており、安価で充実した食事環境が必要と考える。空港内のテナントは比較的高価であることや、休憩時間の1時間以内に移動時間も含まれることを考えれば、もし従業員専用の食堂があれば、食事の選択肢が増え、働き方の観点からも、さらに充実した職場環境になると認識している。

【新規】

⑤ スカイデッキのお子様用踏み台設置について

スカイデッキにて肩車やお子様を抱えてランプの様子を観覧

している様子を見かける。時に、身を乗り出している光景も見られ危険を感じることから、お子様用の踏み台をスカイデッキに設置できないか検討をお願いしたい。

【新規】

⑥ [利便性]お客様が手荷物を開拆することができる台の設置について

お客様の受託手荷物の中身を確認する際、開剥場所が限られていることから、床面で開剥している様子が散見される。国際線・国内線が就航している他空港の中には、スーツケースが扱われるソファ型台が設置されており、お客様が多様な用途で利用している。中部国際空港においても、安全面や利便性の面から各カウンターの周辺や、売店付近への設置を検討いただきたい。

【新規】

3. 継続案件・進捗確認

① [安全(生産性)]搭乗橋自動化について

前期提言に対して、搭乗橋の自動化についてトライアルを実施すると回答があり、実際に駐機場8番にて開始されている。各社に意見収集をしていると思うが、今後、他の駐機場に展開していく予定はあるのか確認したい。

【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。また時間帯に限らず、お客様の多くは保安検査場通過後に飲食店や売店が少ないことを理由に、保安検査締切時刻の直前まで、検査場外にてご飲食やお買物をされている。これにより各便で保安検査締切時刻の直前にお客様が集中し、検査場の混雑が発生している。また現在、スマートレーン導入に向けた工事中だが、以前に増して混雑している状況である。混雑緩和に向けたレイアウト変更や、多頻度利用旅客専用のレーン設置の工夫などを検討されていれば共有していただきたい。

【継続】

③ [安全]貨物地区トラックヤード待機スペースについて

大型トレーラーが駐車する際、白線を大きくはみ出し駐車している事は過去からお伝えしている通りではあるが、依然として改修されておらず、白線外での駐車が死角となり、事故を誘発する可能性もある。事故が発生する前に改修が必要があると考え、現在のお考えをお聞かせいただきたい。

【継続】

④ 中部国際空港の発展と需要喚起および航空産業の人材確保について

2本目の滑走路新設が進む中、国際線の新規就航など、活気が戻りつつある。また、国際展示場やフライトオブドリームズなど、空港で楽しめる場所が増えたと感じている。空港がただの通過点ではなく、観光の一部となれるよう、今後も引き続きイベントやテナントの拡充をお願いしたい。また、依然として航空業界全体では人手不足が続いている。合同説明会や未来を見据えた活動として、中学生・高校生を対象とした空港見学などをおこなうことで空港を身近に感じてもらい、「カッコいい」と思ってもらうことが重要だと認識している。各社とも連携しながら進めていただきたい。

【継続】

航空連合大阪

関西エアポート(株)への要望

共通項目

① ビジターパスへの新区分の新設について(KIX/ITM/UKB)

勤務している空港以外に応援等で業務を実施する場合でもビジターパスを取得している。ビジターパス支給者に対しては当該空港のランプパス保持者による常時アテンドが必要なため、他空港から応援をもらったとしてもアテンド役のアサインを考慮すると生産性が上がらない要因になっている。空港勤務者の生産性向上のために、他空港のランプパスの保有、もしくは関西エアポート運営空港のランプパス所有者を条件に、常時アテンド不要のビジターパス区分設定を検討いただきたい。【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いただいているが、新たに個室型シェアオフィスの設置も検討いただきたい。【継続】



▲他空港に設置されている事例

③ KIX/ITM食堂等の誘致について

ITMでは食堂が閉店し、KIXでは関西エアポート社の社員食堂を開放いただいているものの、利用可能な時間帯が平日昼間に限られている。そのためシフト勤務の従業員にとっては利用できる時間が限られている状況のため、現在食事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。アフターコロナにより旅客数が回復し、レストランおよびコンビニについては常に混雑している状況のため、主に従業員が利用できるような食堂の設置を検討いただきたい。【継続】

④ KIX/ITM駐機位置表示灯(VDGS)の設置について

従業員の安全の面においては、VDGSが設置されていない箇所では車両通行帯に出て誘導をしなければならず、車両と接触するリスクがある。VDGSがあることでパイロットからの視認性向上につながることに加え、航空機を安全かつ正確に定位置へ駐機できることで、ヒューマンエラーに起因する事故防止にもつながる。さらに、車両通行帯を遮ることが解消され、滞留することなくスムーズな車両通行が可能となることで定時運航

につながることを考えられるため、VDGSの設置を検討いただきたい。【新規】

⑤ ITM/UKB PBB内の設定温度について

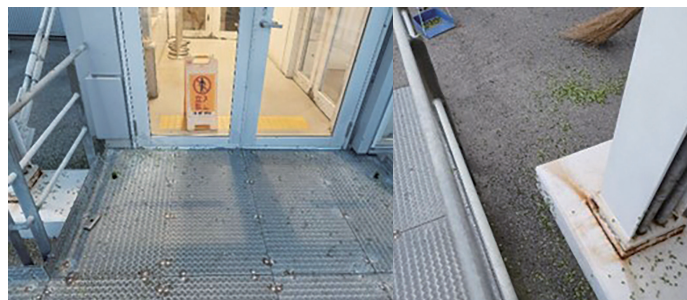
PBB先端にしかエアコンが設置されておらず、搭乗口や固定橋付け根付近が暑くなっていることが多く、お客様からお声を頂戴している。定時性の観点から機内準備が整う前にお客様をPBB内に事前にご案内する際も、暑さから躊躇することもあり、定時性に影響する可能性もある。搭乗口・固定橋付け根周辺エリアの暑さ対策について、ターミナルと同じ温度への設定を検討いただきたい。【継続】

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 害虫駆除について

近年、カメムシやスズムシが大量発生している。ターミナル2では虫の影響で一時的に搭乗手続きをストップした事例があり、運航に影響が出ている。定期的な害虫駆除の実施を検討いただきたい。【新規】



② 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。【継続】

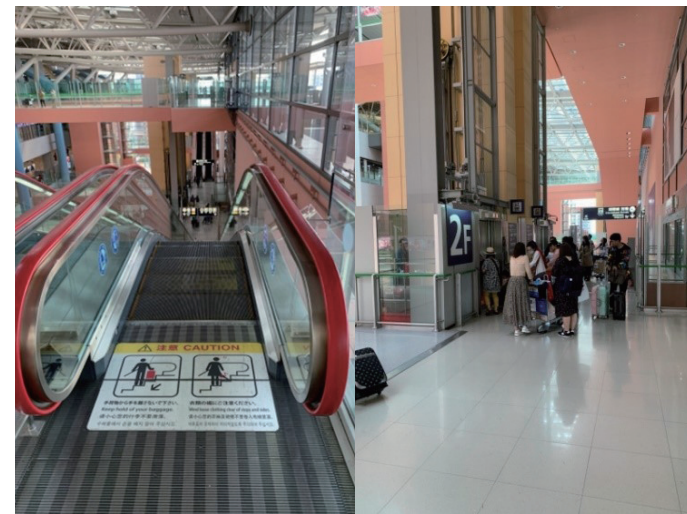


③ 空港駅から国際貨物・給油地区方面行き 南海バス乗り場に向かう階段付近への エレベーターの設置について

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、乗り場までの距離が非常に長い。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ため、バス乗り場付近へのエレベーターの設置を検討いただきたい。【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に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おり、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、エスカレーター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、エレベーター増設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 エスカレーターの案内について

ターミナル1の南北に位置する1階から2階につながるエスカレーターについて、上り専用的一方通行であるが、遠方からはどちら向きに動いているのか確認できず、お客様が困惑されている様子が見受けられる。遠方からも上り用エスカレーターであることがわかるような表示を検討いただきたい。【新規】

② 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わかりづらく、特に外国人旅行者から旅客係員への問い合わせが多い。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策を検討いただきたい。【継続】



◀▲他空港の例

③ 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われており、道のりを尋ねられていることが多い。床面への案内ライン表示をするなど、空港内の移動効率向上に向けた動線案内の更なる明確化を検討いただきたい。

▼他空港の例



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目指して

① 従業員用駐車場確保について

駅ターミナル、エアロプラザ周辺、国際貨物地区において駐車場の区画が少なく、繁忙期においては2期島まで移動して駐車しているケースがある。職場と2期島駐車場間の移動に30分ほど時間を要している場合もあるため、従業員用駐車場の増設を検討いただきたい。【新規】

② ターミナル1 エアライン棟におけるセキュリティ 強化について

南北エアライン棟について、深夜早朝の時間帯は施錠されているものの、日中は部外者が自由に入出入りできる状態となっている。セキュリティ強化の観点から終日テンキーによる施錠を検討いただきたい。また一部のテンキーについては、長期間暗証番号が変更されておらず、ボタンがすり減って容易に予想できてしまう状態にある。定期的な変更についても、併せて検討いただきたい。【新規】



▲ボタンがすり減ったテンキー

③ ランプエリアの整地について

海上空港特有の事情があると理解しているが、SPOTにおいては段差や水はけが悪い部分が見受けられる。GSEに対する経年劣化への影響や、ターミナル2においては雨天時に水たまりのなかをお客様に歩いて搭乗していただくケースもあるため、ランプエリアの定期的な整地作業を検討いただきたい。【継続】



④ 保安区域(国際貨物地区)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】

⑤ ターミナル施設のバリアフリー化促進について

ターミナル1からエアライン棟につながるドアが開き戸になっているが、車椅子を利用している従業員は自力で開けることが困難なため、遠回りして自動ドアがある経路から出退勤している。車椅子でも開閉がしやすいような引き戸への改修を検討いただきたい。

また身障者用トイレが混雑しており、本当に必要とする方が使用できないという声があがっている。身障者用トイレの混雑については、健康者が和式トイレを敬遠していることが関係していると考えられるため、現行和式のトイレについては順次洋式への改修を検討いただきたい。

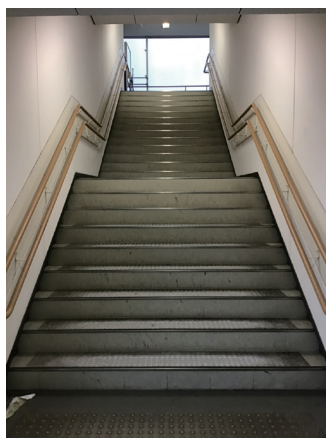
【継続】

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 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、SPOT 4B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ので、徒歩での



搭乗・降機を利用するSPOTにエレベーターの設置を検討していただきたい。

【継続】

② 南ターミナル内への食料の自販機設置について

ANA側保安検査場通過後、搭乗口付近にはお弁当などを購入できる店舗がない。乗り継ぎのお客様で伊丹にご到着のお客様が、限られた時間の中で食事を確保することができるよう、ゲート付近にコンビニエンスストアの物販自動販売機の導入を検討いただきたい。

【新規】

▶食料の自販機例



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目指して

① IDLE RUN UP 実施可能時間の拡大について

IDLE RUN UP実施可能時間の終了時間が伊丹STAY機材の到着時刻と重なっており、不具合による整備作業が発生したとしても対応しきれない事象が発生している。

また、現状の1回のENG RUN時間が5分となっているため、1回で作業を完遂しきれず、立て続けに申請をしていることもあり、業務の手間が掛かっている。加えて、早朝に大型防音壁でENG RUN UPを実施する際には繁忙時間帯と重なるため、グラウンドコントロールの無線増加により管制の通信量も増大し、機材運航を妨げるリスクとなるおそれがある。

空港全体で更なる定時運航につなげるため、各航空会社が機材整備を円滑におこなえる環境を整える観点で、各SPOTでのIDLE RUN UP実施時間と1回の作業における作業可能時間の拡大を検討いただきたい。

【継続】

<現 行>

【IDLE RUN UP可能時間および1回の作業時間】

平日/土曜 6:30~22:00 日曜/祝日 6:30~21:00

アイドル出力 5分以内



<提言内容>

【IDLE RUN UP可能時間および1回の作業時間】

全 日 5:00~23:00 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

固定橋扉のPBB側に、扉を開放状態で固定するための部品が



床に設置されているゲートが複数あるが、通路中央付近にある固定部品につまずき、乗務員が転倒する事案が複数回発生している。

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の方に振り返って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。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。

【継続】

③ 大阪国際空港駐車場の入場規制期間の見直し・ 適正化について

旅客需要の回復に伴い、大型連休においては従業員の駐車場入場を制限することは理解できるが、従業員の駐車場の入場規制日が年間約80日もあり、規制日は大型連休だけでなく、通常の土日や3連休の中日など、実際はあまり混雑していない場合においても規制されている。従業員の通勤にも影響が生じているため、改めて駐車場の利用状況を確認し、入場規制日の設定について見直しを実施していただきたい。

【新規】

④ 第1エプロンエリアの地面舗装整備について

第1エプロンエリアにおける大型車両や牽引車両の通行帯において、地面のコンクリートが剥がれて窪みになっている部分がある。牽引する脚立をはじめとする器材は車両の車輪に比べて小さいため、窪みに引っかかり、転倒や器材損傷につながる危険性があるため、当該部分を通過する際にかなり注意して車両を運転している実情がある。大型車両や牽引車両が安全に走行できるように舗装整備を検討いただきたい。

【新規】



⑤ ターミナル全館空調設備について

ターミナル施設全般において空調の効きが悪いと、お客様からお声をいただいている。特に各フィンガーは暑くなりやすく、現状設置している空調器材では不足している状況である。昨年には、フィンガー(4B SPOT)で搭乗待ちをされていたお客様が熱中症になった事例も発生している。夏季は内外の気温を見ながら、ターミナル施設の空調を早めに稼働させることや、フィンガーへの新たな空調設備の設置を検討いただきたい。

【新規】

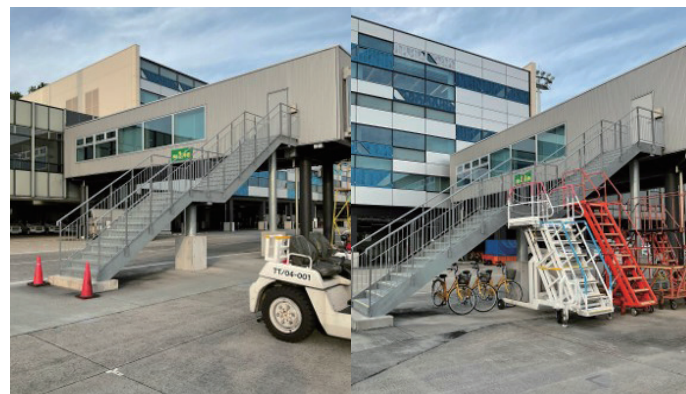
⑥ 固定橋からの階段について

固定橋の階段に屋根がついていないSPOTの場合、雨天時は搭乗口でお預かりしたお客様の手荷物を搬送する際に濡れることがある。また、濡れた階段を昇り降りする際、滑りやすく、特に手荷物を持った状態では両手が塞がり転倒する恐れがある。車椅子等、重量物の取り扱いが多く発生している状況があるため、屋根がないSPOTにおける屋根の新設や滑り止めの設置を検討いただきたい。

【新規】



▲屋根があるSPOTの固定橋



▲屋根がないSPOTの固定橋

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 神戸空港施設の利便性向上について

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・クールダウンスペースの設置を検討いただきたい。また3Fフリースペースに、充電可能な端子の設置を検討いただきたい。1Fフリースペースや2Fには設置されているが、3Fフリースペースにて出発を待たれているお客様も多くいるので、さらに快適性を高めていただきたい。

【新規】

② 旅客搭乗橋(PBB)の設備について

雨の日は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。雨の多い日には、PBBカーペットの3分の2ほどが雨で染み込んでおり、滑りやすくなり、搭乗旅客・係員のけがにもつながりかねないため、PBBの雨漏り対策実施を検討いただきたい。

【継続】



航空 連合福岡

福岡空港について

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 スポット運用全体に関する課題

A321機材のSPOTアサイン時に、テール部分が後方車両通行帯にはみ出さないアサインをしていただきたい。また、大型機用のSPOTアサインにおいて、1カ月間はJAL・ANAで固定していただき、作業に影響をきたさないアサインをしていただきたい。【新規】

② 会社の垣根を超えた初期対応訓練の実施

2024年1月2日「羽田空港航空機地上衝突事故」のような大規模な事故が、もし福岡空港で発生した場合、現場で働く者の視点で、人命救助をどのようにおこなうべきか、どのようにお客様を退避・誘導すべきかの判断が難しい。不測の事態に備え、福岡空港に就航している全キャリア合同で対応訓練の実施を検討いただきたい。【新規】

2. 従業員、お客様の利便性向上に関わる項目

① 託児所の創設

子を出産後に職場復帰を希望している社員が各社にいるが、保育所や保育園に空きが無い状況であり、望んでいてもなかなか復帰できない場合が多々ある状況である。子育てを理由に復職できないことや退職を余儀なくされることは、航空産業の発展を阻むひとつの課題であるため、子育て世代も安心して長く働ける空港を創るためにも、空港内へ保育所・保育園や託児所を創設していただきたい。【新規】



▲別棟におけるランプ出入りが同じ扉になっており、時間帯により混雑が激しい

② 携帯端末の電波問題について

携帯電波の状況が悪く、各社が作業で使用している携帯端末で必要な情報の送信やサイン等ができず、場所を変えて対応するなど作業に支障をきたしている状況がある。携帯キャリアごとの電波状況を確認していただき、改善や対策を実施していただきたい。【新規】

③ SPOTでのENG RUN UPの規制緩和(片ENG→両ENG)について

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)でおこなわなければならない。運航便でその必要が生じた場合、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。前期の要望時に関連データは提出させていただいており、回答では『関係機関とも情報を共有し検討させていただく。なお、周辺の地域住民への説明については大阪航空局福岡空港事務所の所掌であるため、必要に応じて連携して進めていければと考えている』といただいていたが、その後の進捗を確認したい。【継続】

3. 保安体制強化に関わる項目

① 制限区域扉、および各種扉の運用について

別棟におけるランプ出入口の扉において、決められたルールのもと対応しているが、出入りが同じ扉のため、時間帯によっては非常に混雑している。たとえば入口は1階、出口は2階と導線を分ける事により、スムーズな通行が可能になると考えている。混雑緩和のため、保安体制維持を前提に検討していただきたい。また、現行の『同一会社の従業員同士の共連れについて認める』というルールについても、全社共通のランプパスの確認を以って、同一会社に限らず通行可能とするよう改善を要望する。【継続】

② カウンターにおけるテロ対策について

前期の回答において『「自衛消防隊資機材庫」内に避難誘導用資機材が設置されている』といただいたが、「自衛消防隊資機材庫」に自然災害の備えはあるものの、テロ対策という観点では備品に不足がある。テロ発生時～通報後警察が現地に駆けつけるまでの被害を最小限にするために、各航空会社カウンター付近にもテロ対策備品(防護盾・刺叉)の配置を要望する。【継続】

4. 航空産業全体に関わる項目

① 運用時間にかかる諸課題について

福岡空港の運営は立地特性上、騒音影響等に最大限配慮していく必要があると認識している。地元の理解を得ながらの運営であり、また定時発着は航空会社の使命であるため、種々の課題については関係者がそれぞれの立場で取り組まなければならないものと考え。こうした現状と昨今の移動需要の増加を踏まえ、あらゆる関係主体と連携のうえ、運用制限(着陸料を含む)の緩和に向けて取り組まれない。利用者はもとより、働く者の目線も考慮されたく、関係者を十分に巻き込んだ議論をお願いしたい。【新規】

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。設備改善までの間の具体的な限時的措置について実施をお願いしたい。【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認識している。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。また、関係者を十分に巻き込むために、働く者と利用者の意見も十分に取り入れていただきたく、今後なお一層の連携を要望する。【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、福岡空港行きの方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複数回発生し、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るため、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。北九州空港の受け入れ体制検討の一環として、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。【継続】

③ 水際行政(CIQ)の充実に向けて

深夜の国際旅客チャーター便の運航等で運用が限定的なため、CIQ職員の常駐がない状況である。一方で、福岡空港の代替機能として利用される例が少ないが、福岡空港の運用制限(時間)外における代替性が確保されてないことが関与しているとも考えられる。CIQ機能の24時間化に向けて、働く者の意見も十分に取り入れながら対策を講じていただきたい。【新規】

④ 北九州空港の交通アクセス(バス)について

アフターコロナの旅客需要回復により、一部時間帯では需要に対する供給量が追いついておらず、満席が連続しており、旅

客の動態に影響を及ぼしている。また、復便による便数増加の結果、一部勤務時間において、地上交通のダイヤにより、勤務時間外に交通機関影響で利便の低下が発生しており、働きやすさに懸念が生じている。今後の路線増便計画に際し、より柔軟かつ利便の向上を図り、空港勤務者の利用動態を一部考慮したダイヤとなることを要望する。【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

【継続】



▲福岡国際空港(株)への要請行動



▲北九州エアターミナル(株)への要請行動



▲佐賀ターミナルビル(株)との意見交換

航空連合 沖縄

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 観光目的税(宿泊税)の導入について

沖縄県の持続的な観光振興を目的とした観光目的税(宿泊税)について下記を要望する。【新規】

- ①観光振興の財源としての観光目的税(宿泊税)の早期実現
- ②担税者・納税者・県民それぞれが納得する使途の明確化

② 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、航空関連産業の基盤をさらに強化し、沖縄の観光産業を発展・成長させる観点から下記4点を要望する。【変更】

- ①最低賃金をはじめとした労働条件の向上につながる官民労使一体となった仕組みづくり
- ②グローバル人材の育成
- ③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
- ④労働力となる年齢層の人の移住および定住を容易にする制度の検討

③ 沖縄県一体となった観光産業の課題改善について

来県する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繋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望する。【変更】

《例》

手ぶら観光(空港＝ホテル間の手荷物輸送)の促進・空港ハンドリングのイノベーション推進など

▼那覇空港内の宅配受付カウンター。
午前中の受付で当日中のホテル配送も可能。



■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、航空運賃の低廉化は最重要課題であり、政府は沖縄振興策の一環として那覇ー本土路線の航空機燃料税の軽減措置や空港使用料(着陸料・航行援助施設利用料)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2点の措置を実施し、利用者負担軽減を図るべく、県として政府と継続的な調整をいただくよう要望する。

- ①沖縄県内～本土路線の航空機燃料税を廃止すること【継続】
- ②空港使用料の軽減措置を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に向け、国際的に取り組みが進められている脱炭素社会の実現と沖縄産業の成長・発展を両軸で進めるため、下記2点を要望する。

- ①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】
- ②SAFの安定供給の観点と、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 保安体制の総点検並びに施設の改善強化について

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、ならびに強化・改善を要望する。【継続】

■離島空港施設に関する施策

① 新石垣島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口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、スムーズな利用できるよう改善を要望する。【継続】

▼通路を埋めるほどの検査場混雑



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2点の対応を要望する。

- ①月一律の料金設定とすること【継続】
- ②22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(GSE)の置き場が不足していることからGSE置き場の拡張を要望する。【継続】

④ 下地島空港の改善について

利用者、ならびに従業員の安全性・利便性向上から下記3点を要望する。

- ①安全性向上の観点から、滑走路老朽化箇所の補修をおこなうこと【継続】
- ②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、これらの保安検査導線を分けること【継続】
- ③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・改修をおこなうこと【継続】

沖縄県および那覇空港ビルディング㈱への要望

■那覇空港施設に関する施策

① 那覇空港周辺的环境対策・景観対策について

那覇空港の有する能力を最大限発揮すべく以下2点の環境整備を要望する。

- ①空港周回道路(東側道路)の3車線化の検討、ならびに駐車車両の取り締まり強化・停車禁止化【変更】
- ②利用者駐車場および従業員駐車場の拡大【変更】

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、案内表示の多言語化および床面などへの分かりやすい記載を要望する。【変更】

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。

- ①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】
- ②多目的トイレの増設、ならびに男性用トイレ個室内へのサニタリーボックスの設置【継続】

④ PBB(旅客搭乗橋)の空調設置対応について

- ①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、ならびに従業員の熱中症が危惧される。全PBBに空調設置を要望する。【継続】
- ②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望する。【継続】

⑤ レンタカー引き渡し防止の強化

那覇空港駐車場内や3階高架橋道路車寄せでのレンタカー引き渡しが散見され、混雑の原因となっている。改善のための取



▲新千歳空港の例。降車に特化しており、駐車車両やレンタカーの引き渡しは見られない。



▲福岡空港の表示例

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望する。【継続】

大阪航空局那覇空港事務所への要望

■安全に働くための環境整備について

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望する。【継続】

② 空港施設の改善について

- ①那覇空港ランプエリアの車両通行帯、なら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、改善対応を要望する【継続】
- ②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)の導入を要望する【継続】

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 危険物等所持制限区域内の保安設備改善・機能強化について

空港において最も重要な保安リスクを最小化するために、危険物等所持制限区域内の保安設備の改善、ならびに到着時の同制限区域内から手荷物受取所に入る自動扉付近への保安監視員配置をお願いしたい。【継続】

② 災害発生時の避難経路、訓練の実施について

新設された新貨物ビルの、災害発生時における安全な避難場所・ルート設定をお願いしたい。また、近年全国で発生している巨大地震への備えとして合同訓練など検討いただきたい。【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

お客様の安全性・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】

④ 夜間作業時のエプロンの視認性について

ブッシュバックの際にエプロンとタキシングウェイの境界線付近まで照明が届かず、トーイングカーのライトのみでハンドリングをおこなっている。後方のクリアランスを確認する際に、視認性の悪さから一歩間違えると航空機損傷などの重大事象に発展する恐れがある。働く者の安心、空港の安全の観点から、照明の増築や照射距離を伸ばすことを要望したい。【新規】



⑤ 貨物ビル前(ランプ側)の水はけについて

車両を止めているスペースに雨水がたまり、チョークが浮いて流されてしまい、無人で車両が動き出す可能性がある。雨天時は危険な状態となっており、安全の観点から、水はけの改善を要望する。【新規】

⑥ 新国際ターミナル側ソーティングエリアの柱について

柱があることで出発のターンテーブル前に車両の駐車がで

きず、担当者が手作業で手荷物を数m移動させて搬送器材へ載せており身体的負担が強い。働く者が効率的に業務できるよう施設の改善を要望する。【新規】



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固定橋や、改札機通過後機側までの間の通路窓において生じている雨漏り箇所の補修を要望する。【継続】



② PBBと固定橋のエアコン設置について

季節によって高温・寒冷状態になるPBBへのエアコン新設、ならびに固定橋へのエアコン増設や機能向上をお願いしたい。【継続】

③ 空港駐車場(お客様・従業員)の拡張

今後も空港ターミナル拡大や外航便の増加が見込まれることを見すえた空港駐車場の拡張が急務である。【継続】

④ 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】

⑤ 総合案内所のオープン時間

総合案内所のオープン時間を早めることを要望する。【継続】

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

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、授乳室・多目的スペースの設置、ならびにクールダウンエリアの追加設置を検討いただきたい。【継続】

② 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ている。環境整備を検討いただきたい。【継続】