

## 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は迅速に対応していただくことに加えて、特に下記箇所の悪化が顕著であるため、早急な補修と日常点検の強化を要請する。

- 1) GSE通路 SPOT3番／10番前のマンホール周辺(段差)
- 2) 5. 6番バスラウンジ前(穴)
- 3) 8番到着口路面(穴)
- 4) 国際線側の給油所(段差)
- 5) SPOT5番後方TAXI WAY(大きなくぼみ、水たまり)
- 6) 各SPOT内排水溝付近

【新規】



▲1) GSE通路 SPOT 3番



▲4) 国際線給油所

#### ② 国内線ターミナルPBBについて

2024年度より順次、国内線PBBを更新いただいているが、従来のPBBも必要な補修等を要請する。

また、新型PBBについては、操作の煩雑さや可動範囲の制限によりB787-10のNo.2ドアへ接続ができない事例等が報告されている。また、冬季にはPBBロタンダ(支柱)付近が広範囲に凍結し、昨冬には転倒(骨折)も発生している。航空機の運航時間帯においては、各SPOTとも航空機が入れ替わりで使用し続ける状況にあり、都度のエアコンON/OFF等は現実的ではない。

新型PBBの運用に際しては、現場からの課題を随時吸い上げ、設定の変更や各種調整など必要な対応を実施していただくよう要請する。

【新規】

#### ③ 除雪体制について

SPOT / TAXI WAY除雪体制について、引き続き多くの要望が挙がっている。SNOW BANKによる視認性低下について、特に空港利用者の安全性に関わるC-GSE通路は常時視認性が確保できるよう除雪要領の改定を含めて検討いただきたい。

また、各所で積雪に対する初動が遅いことに加え、除雪開始時間の事前通知がないことから、航空機の定時運航にも支障をきたしている。除雪開始のタイミングの見直しも視野に、各事業者へのヒアリングをお願いする。併せて、除雪開始時間を事前に通知するなど、運航への影響を最小限にする運用について検討いただきたい。加えて、新千歳空港においては深夜離発着便の運航がおこなわれており、除雪対応時間帯の拡充を要請する。

新千歳空港にはデアイシングエプロンが設置されているが、使用開始3時間前までに申請が必要な点、アクセス路の除雪が遅い点などにより活用できていない。冬季降雪時における航空機の安全性・定時性を向上させる観点から、運用の見直しを要請する。

【継続】

#### 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

C駐車場・ターミナル間バスの大型化など様々な対策を講じていただいているが、空港利用者が急増している中、乗車できないお客様や従業員は従来よりも増えている。そのため、歩行での出退勤に安全面(道幅、視認性、冬期路面)の懸念がある。引き続き、下記4点を要請する。

- 1) 歩道への照明設備の改善
- 2) 歩道幅の拡張
- 3) 歩道の除雪体制の構築
- 4) 深夜帯のバス運行開始

【継続】

### 2. 定時性

#### ① 国際線SPOTの改修

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。電源車両がすべ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C-GSE通路およびW-GSE通路の各通路において、航空機の往来による通行車両の待機が発生している。特に、国際線の運航ピーク時間帯は、長時間の待機が発生する傾向にあり、乗客の移動および手荷物・貨物の搬送に時間を要することから、定時運航に影響を与える要因となっている。また、冬期期間においてはC-GSE通路のTWY前後の傾斜により、貨物搬送の際、一旦停止後の再発進がかなり厳しくなっているのが現状であり、より手前での待機が必要なため、さらに定時性への影響が大きくなっている。よって、GSE通路の改修および通行制限の緩和も含めた対応を検討いただきたい。

【新規】

#### ③ 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だけでなく定時性の観点からも課題がある。

前期いただいた回答により、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、引き続き国際線手荷物返却ベルト構造改善について要請する。

【継続】



▲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。

### 3. 快適性／利便性

#### ① 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。

【継続】

#### ② 電子マネーへの対応

空港内のコインロッカーなど空港利用のお客様が使用される設備の電子マネー対応を要請する。

昨今、急速に進むキャッシュレス化に対応し、お客様のさらなる利便性向上のためにもご検討いただきたい。

【新規】

#### ③ 搭乗待合室の化粧室の増設

搭乗待合室の化粧室が少なく、出発前には長蛇の列に

なっている。また、旅客ターミナルが弧状である建設の特性により、見通しが悪く看板が見えづらいため、リアルタイムで混雑状況が分かるようなモニターの設置も要請する。

【新規】

#### ④ 保安検査場(スマートレーン)導入

スマートレーンの導入は混雑解消だけでなく、保安検査の効率化や利用者満足度の向上にも大きく寄与し、空港全体の運営がよりスムーズで快適になるとを考えている。スマートレーン導入にあたって、以下2点要請する。

- 1) わかりやすい案内表示: 初めて利用される方や海外からの利用者がスムーズに利用できるよう、多言語対応や視覚的に理解しやすいデザインを取り入れる。
- 2) 円滑な混雑対策: 特に繁忙期や時間帯による混雑を考慮し、効率的かつ柔軟に利用できる仕組みを構築する。

【新規】

## 4. 新千歳空港以外の空港

### ① 旭川空港

#### ① 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。

#### ② 利便性・魅力向上

空港および空港周辺地域の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、より多くのお客様に利用していただけると考えているため、地域創生の観点からもご検討をお願いしたい。

【継続】

### ② 帯広空港

#### ① 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、混雑による利用客の利便性が著しく悪化している。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、施設拡張や人員体制強化など改善を要請する。

#### ② 利便性向上

- ・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

【継続】



▲新千歳空港のバス乗降エリア

## 1. 働きやすく、魅力的な空港

### 要請先：航空局、千葉県、成田市、NAA社

《提言》自動化の推進による従業員の働きやすさ向上と利用者の利便性向上

《背景》貨物地区の第8上屋や旅客ターミナルにおける自動化は推進されている一方で、従業員や利用者が負担なく効率よく空港全体を利用できる施設改修を含めた抜本的な自動化は道半ばである。今後の施設拡充とあわせて空港全体の自動化を推し進める必要がある。

【継続】



▲17番スポット排水溝の隆起



▲54番スポット排水溝隆起修理前の状況

### 要請先：成田市、NAA社

《提言》旅客ターミナル、貨物地区、ランプエリアにおける食事環境改善

《背景》旅客ターミナルは飲食店も多いが、従業員が負担する金額は高額であり、魅力を感じにくい実態がある。貨物・ランプエリアには無人コンビニを設置しているが、時間帯によっては満足に商品を購入できない状況である。

【新規】

### 要請先：NAA社

《提言》空港施設内飲料水の改善・「汲める化」

《背景》制限エリア内への液体物持ち込みは禁止されているため、従業員は自身で飲料水を購入・手配をしている。しかしながら、飲料水を確保できる場所が限られており、業務中に水分を求めて移動をせざるを得ない状況である。

【新規】

《提言》健康促進のための身体を休めることができる休憩所やお手洗い施設新設・拡充

《背景》第3ターミナルサテライトや南部貨物地区には休憩所が設置されていないため、業務の合間に身体を休められる環境には不足がある。また、南部貨物地区スポット900番付近はお手洗いがない状況である。

【継続】

《提言》空港内企業・利用者間同士の連携による空港内全体オペレーション・サービスの向上

《背景》定期的につながりづくりのイベントなどは開催しているものの、より継続的に、日常から従業員同士が関係性を構築できる機会は少ない。一過性ではなく継続的な連携機会の醸成を検討いただきたい。

【新規】

## 2. 安全性と利便性の両立

### 要請先：航空局、千葉県、成田市、NAA社

《提言》ランプ・貨物地区における安全性・利便性向上

《背景》**誘導路**航空機のプロックイン・アウトに30分程度時間を要しており、空港全体は広いものの航空機の移動に関しては混雑している。

**車両機器置き場**各航空会社に対して置き場が割り振られ

### 要請先：航空局、NAA社

《提言》イレギュラー時におけるTSATシステムの活用

《背景》現状、イレギュラー時はTSATシステムが停止する。TSATが機能しなくなることで、プロックアウト予定時刻を見据えたハンドリングをおこなうことができず、利用者にも正確な情報を伝えていない。

【新規】

### 要請先：千葉県、成田市、NAA社

《提言》公共交通機関(JR・京成・バス)の窓口や販売所、改札付近の混雑緩和

《背景》外国籍利用者の増加により、各鉄道会社窓口や販売所、改札の混雑状況が著しく、利用者に対して鉄道会社の窓口や券売機数が不足している。鉄道会社の対応係員も2~3名配置いただいているが、混雑を避けるには別の施策も必要である。

【継続】

#### ▼公共交通機関窓口・改札付近の混雑状況

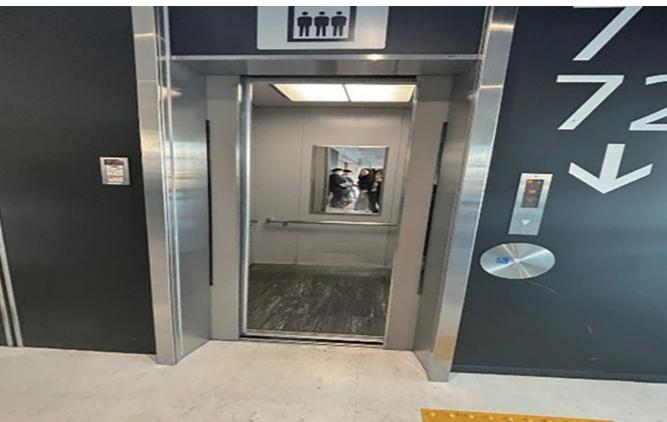


### 要請先：NAA社

《提言》出発ゲートエリアにおけるエレベーターの拡充

《背景》第2ターミナル61~75番ゲート付近は階段もしくはエレベーターを利用しないと出発ゲートに進めない構造であり、エレベーターはあるものの、十分な収容スペースが確保できていない。

【新規】



▲第2ターミナル 61~75番ゲート付近のエレベーター

《提言》出発ゲートエリアにおけるゲートドア、ダムウェーターなどのハード面改修

《背景》従業員による出発・到着エリアのドア施錠漏れにより安全を脅かしかねない事象が多発している。ソフト・ハードの両面から改善することで、人の意識だけに頼らずに安全が確保できる

【新規】

《提言》電気自動車用充電施設の設置・拡充

《背景》現状、ハンドリング会社の車両整備工場には充電施設が設置されているものの、ターミナル側ランプエリア内には設置がないため、使用自体が躊躇されている。

【新規】

《提言》空港全体の移動(ターミナル内・間)に関する改善・拡充

《背景》**案内表示の明確化や改善**空港内外問わず、案内表示がわかりにくく、今後さらに利用者も増加する中、よりわかりやすい案内表示の設置が必要である。

**空港内移動の簡素化**第2・3ターミナル間の移動には



▲第3ターミナル本館とサテライト間移動連絡橋

400メートル以上の距離があり、利用旅客からは移動に苦慮したなどの意見をいただくことがある。また、第3ターミナル本館とサテライト間の移動において、当該スポットの利用者や従業員に負担を強いる構造になっており改善が必要である。

【継続】

《提言》ターミナル内のカスタマーハラスメント・無断撮影抑止に向けた対策

《背景》空港施設内の予防策は道半ばであり、特に外国籍利用者への啓蒙には不足がある。

【新規】

## 3. 多様な選択肢と付加価値を提供

### 要請先：航空局、千葉県、成田市、NAA社

《提言》日本らしさを体現した魅力ある空港づくり・施設の改善・拡充

《背景》羽田空港や新千歳空港と比較して日本らしさを体現している施設や店舗が少ない印象があり、従業員視点で見てても、ターミナルによって施設の魅力に差があるという意見も多い。

【継続】

### 要請先：航空局、NAA社

《提言》日本らしさを体現しつつ利用者の多様化に配慮した食事環境・選択肢の拡充

《背景》外国籍利用者や日本人においても、食の健康や価値観の多様化から食事も多様化している。現状は、ベジタリアンやビーガンの方が利用できる店舗が少ない。

【新規】

## 4. 地域との協力で魅力を向上

### 要請先：千葉県、成田市、NAA社

《提言》成田空港を活用して成田市自体を旅の目的地にできるようなプレゼンス向上

《背景》成田市全体の魅力を感じにくく、訪れることが、移住・定住にためらいがあるという意見を聞く。成田山新勝寺周辺は伝統芸能に触れる機会や参画しやすいイベントは充実しているものの、若者世代など幅広い世代の興味を引く要素に不足がある。

【新規】

《提言》成田空港内・周辺地域に航空会社の総合訓練施設設立

《背景》LCC航空会社や乗務員訓練は成田市周辺以外の地域や海外の施設を使わざるを得ず、移動コストを含めて効率が悪い。『新しい成田空港』・エアポートシティ構想などを踏まえて、各航空会社が集う総合訓練施設を設立し、一般公開することで、航空会社従業員や近隣住民、空港利用者にとっても、より成田空港や成田市を身近に感じることができる機会になると考える。

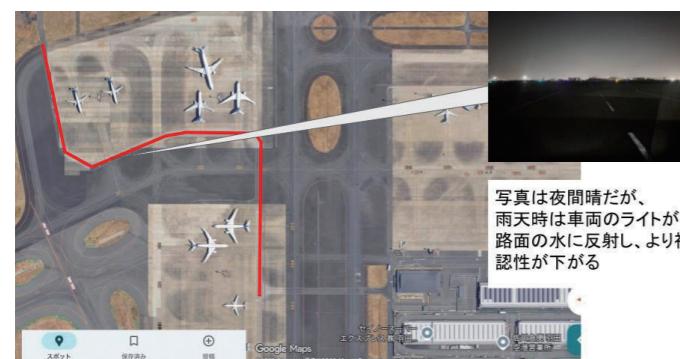
## 1. 国土交通省 東京航空局 東京空港事務所

### ① 900番台(旧整備地区)の改善について

夜間の視界不良、照明不足、雑草の繁茂、路面の凹凸、休憩施設・トイレの配置不便など、さまざまな問題により安全面や作業効率に支障が出ている。今後の大規模な改修計画にこれらの改善を盛り込むことを要望するとともに、現在の計画内容について確認したい。 【継続】

### ② 303~340番台における水はけの改善について

日中は問題のない白線が、夜間や雨天時には見えにくく、特に雨天時は、水はけの悪さが原因で視認性がさらに低下している。水はけの改善、反射材の使用、特殊な白線塗装など、視認性を高める対策を要望するとともに、今後の改修計画について確認したい。 【新規】



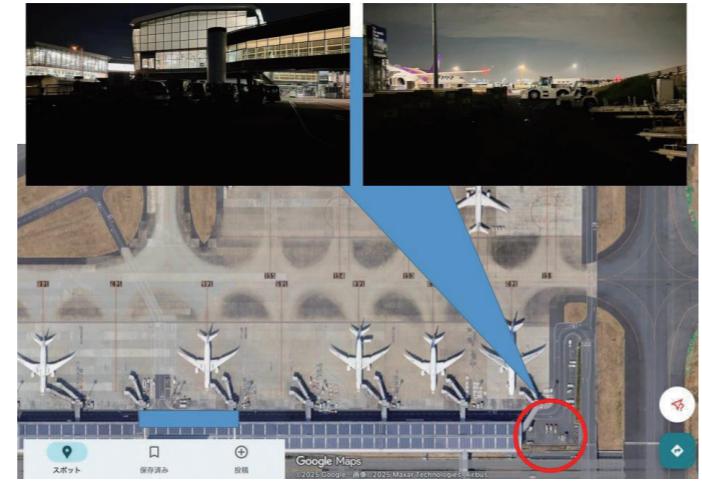
▲303番台~340番台における水はけの改善場所

### ③ 國際貨物地区周辺における機材置き場について

機材置き場（ドーリー、GSE）のスペースが不足しており、各社の努力だけでは解決に至っていない。昨年度はパトロールや関係者の連携強化による解決案が回答されたが、その後も車両事故も発生するなど抜本的な改善が必要である。そのため、機材置き場スペースの増設・拡大を要望する。 【継続】

### ④ 制限区域内GSE置き場の拡充について

空港の制限区域内でGSEの置き場が不足しており、特に国際線エリアでは器材が乱雑に置かれ、今後の空港拡張や便数増加による安全リスクの増大と作業効率の低下が懸念される。置き場の拡充と配置の最適化、および前期に要望した関連事項の進捗状況について伺いたい。 【継続】



▲国際線GSE橋下のGSE置き場の照明

### ⑤ 国際線GSE橋下のGSE置き場の照明について

照明がなく夜間に視界が悪くなるため、作業員の安全確保が難しく、事故発生のリスクがある。作業者の安全性向上のため、当該エリアへの照明設置を要望する。 【新規】

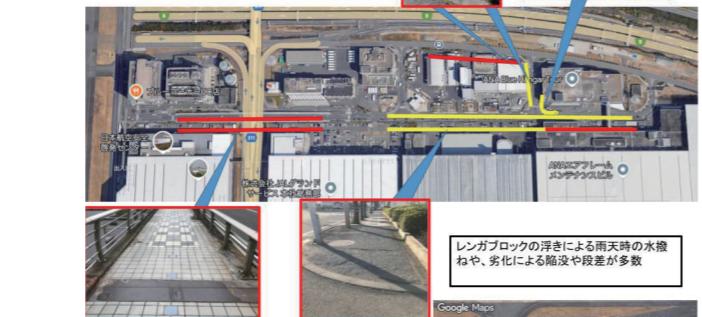
### ⑥ 内部トンネルの照明について

トンネル内の照明が少なく、視認性が悪い。衝突事故につながる恐れがあるため、照明の改善を要望する。 【新規】

### ⑦ 新整備場駅周辺の歩道について

新整備場駅からANA格納庫までの歩道は、雨天時の滑りやすさ、凹凸による水たまり、および車椅子・ベビーカー利用者にとって通行時の不安定さといった問題がある。利用者の安全と快適性を確保するために、歩道の修繕を要望する。 【新規】

#### ▼新整備場駅周辺の歩道



### ⑧ 700~800番台のSPOT内のコンクリート目地について

当該SPOTでは、路面に浮きや欠損が見られる箇所があり、 【継続】



スタンド設置時の引っかかりや転倒などのリスクが内在する。大規模改修が根本的な解決策であると考えるが、まずは欠損部分の応急的な補修を早急におこなうことを要望する。また、中長期的に根本的な修繕も合わせて要望する。 【継続】

### ⑨ シームレスな顔認証システムの構築

羽田・成田の両空港の国際線で導入されている顔認証システムが、空港ごとに仕様が異なり、航空会社や利用客にとって使いづらい状況である。航空会社システムとの接続や利用方法の標準化と、搭乗手続きから出入国までを一貫して利用できるようなシステム連携を求める。 【継続】

### ⑩ 雷警報発令時の対応について

近年、夏場に羽田空港で雷雲が多く発生し、地上作業員の安全確保が課題となっている。羽田空港として雷発生時の作業中止判断を個社対応としている背景について伺いたい。 【新規】

## 2. 日本空港ビルディング(株)

### ① 木製車椅子の課題について

木製車椅子は構造上重心が高く、バランスが悪いため、お客様の転倒や怪我が発生している。より安定性が高い設計への変更・改良を要望する。 【新規】

►木製車椅子



### ② 第1/第2ターミナル(国内線)到着出口へのフラッパーゲート設置について

第1・第2ターミナルの到着出口に、旅客の逆流防止と従業員の負担軽減のため、他空港で先行事例のあるフラッパーゲートの設置を要望する。 【新規】

#### ▼到着出口へのフラッパーゲート



▲T1 羽田空港 到着出口 ゲート無し  
▼T2 羽田空港 到着出口 ゲート無し



▲伊丹空港 到着出口  
▲福岡空港 到着出口

### ③ PBBの暑さ対策について

羽田空港国内線のPBBは空調がなく、夏場は高温になるため、利用者の不快感や熱中症のリスク、従業員の作業効率低下が問題となっている。既存のPBBには放射冷却素材のラディクールを貼り付けるとともに、新規のPBBには空調の設置を要望する。 【新規】

### ④ 第1ターミナルの保安検査場位置の認知向上について

第1ターミナルのB1階から2階へエスカレーターで上がった後、保安検査場の場所が分かりにくいため、天井標識の記載方法の変更や、誘導看板の設置を要望する。 【継続】

### ⑤ 空港内の点字ブロックについて

点字ブロックが原因で、スーツケースやベビーカー、車椅子の利用者が移動しにくいという問題が発生している。このため、すべての利用者が安全かつ快適に移動できるよう、凹凸のない誘導ブロック（「歩導くん」）の導入を検討していただきたい。 【新規】

#### ▼「歩導くん」トーワ(株)HPより



参考：歩導くんHPより (<http://www.hodohkun.jp/>)

### ⑥ 2030年を見据えた空港施設について

羽田空港の将来的な大規模改修や環境変化に対応するため、空港ビルと航空会社が密に連携し、一体的な空港運営体制を築くことが求められる。そのため、「Total Airport Management」の進捗情報の共有と、保安検査前の出発ターミナルエリアのありたい姿について検討していただきたい。 【新規】

### ⑦ 空港全体のデジタル化推進に向けて(国内線)

国内線のデジタル化を推進するため、空港ビルが主体となって、国際線と同様に航空会社関連機器の導入から保守運用までを一括管理し、空港全体のデジタル環境を統括していただきたい。 【新規】

### ⑧ 空港内の移動補助手段について

#### (複数人乗り自動走行モビリティ「iino」)

第2ターミナル北サテライトには自動走行モビリティ「iino」が導入されたものの、車椅子利用者や長距離移動が困難な人々のニーズに合致していないため、それに特化した運用方法を検討してほしい。また、サテライトの到着動線には移動を補助する手段がないため導入を検討してほしい。 【新規】





▲第2ターミナル中央エスカレーター

## ⑨ エスカレーター、エレベーターの利便性向上について

第2ターミナルでは、中央エスカレーターの混雑が激しく、手荷物落下事故のリスクも高い。このため、エスカレーターの2列利用の徹底と係員の配置、および他のエスカレーターの利用を促す掲示物の設置を要望する。

【新規】

## ⑩ ターミナル間移動の改善について

国際線から国内線への乗り継ぎ客増加により、ターミナル間バスが混雑し、乗り切れない乗客が出ている。乗車人数の多いフルフラットバスの導入と、ターミナル間の移動手段に関する案内表示を、WEBのみならず、到着ロビーや改札前にも設置することをお願いしたい。

【新規】



## ⑪ イレギュラー時のお客様用タクシー待機場所について

航空機のイレギュラーな深夜到着時は、利用できる交通手段がタクシーのみとなり、第1／第2ターミナルのタクシー乗り場が混雑している。バスの運行が終了している時間帯に、バスレーンをタクシーの待機場所として利用できるようバス会社と協議し、混雑緩和を進めてほしい。

【新規】

## ⑫ ランプ内旅客用バス不足の解消

特に2024年度以降、ランプ内の旅客用バス不足による遅延や利便性の低下が問題となっていたが、各種ランプ内工事完了後、第1／第2ターミナルにおけるバスの運用状況と遅延の実態、そして今後導入予定のバス配車システムに関する準備状況と再発防止に向けた運用方針について確認したい。

【継続】

## ⑬ 空港クリーンエリア内におけるゲートまでの所要時間の明示

搭乗口までの移動時間を把握していない旅客が搭乗に遅れる事態が頻発している。羽田空港アプリのデジタルマップ機能の計画とリリース時期の確認、およびエリア内のマップに移動時間を表示することを要望する。

【新規】

▶クリーンエリア内のマップ

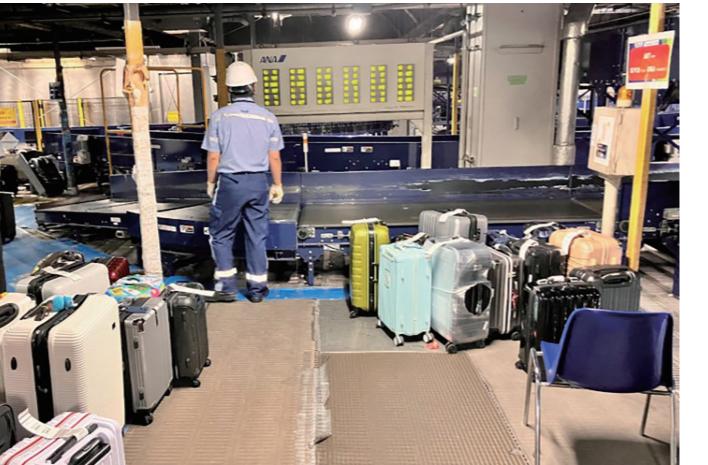


## ⑭ ソーティング場の課題について

2030年に見える訪日旅客6,000万人の目標達成に向け、手荷物ソーティング場の生産性向上が急務である。作業環境の安全性や温度管理、人力に頼る部分が多いこと、システムの冗長性の低さといった課題があるが、あらためて職場環境に関する課題認識と、国交省が方針を示す手荷物仕分け・積み付け業務の自動化の進捗状況について確認したい。

【新規】

▼ソーティング場



## 3. 東京国際空港ターミナル(株)

### ① 第3ターミナル スムーズな出国動線について

2030年に見える訪日旅客6,000万人の目標達成に向け、第3ターミナルの出国動線の混雑を解消するため、配置変更が可能な設備の導入と、CIQの処理能力向上、および顔認証システムの分かりやすさの改善を要望する。

【継続】

### ② 第3ターミナル各施設における快適性の向上について

出発時や乗り継ぎ時の快適性をさらに向上させるため、椅子や仮眠スペース、シャワー施設の増設と、幅広い年齢層に対応したキッズスペースの充実を要望する。

【新規】

### ③ 第3ターミナル・24時間利用可能な両替機の設置について

保安検査場通過後に24時間両替できる設備がない旨を検査場前に掲示すること、また両替所での取り扱い通貨の種類を増やすことを要望する。

【新規】

かかる駅での安全対策について確認したい。

【継続】

## ② 駅や車内における案内アンスについて

京急線の一部駅（穴守稻荷駅、天空橋駅など）では、電光掲示による行き先案内が不十分である。また羽田空港駅や京急蒲田駅では、特定の車両が混雑して乗降に時間がかかり、遅延の原因となっている。駅での電車発着案内と、車両の分散乗車を促すアンスの強化を要望する。

【新規】



▲第3ターミナル 無料連絡バス案内表示

## ④ 第3ターミナル無料連絡バスへの案内表示の改善

入国後のお客さまやお出迎えの方の混雑により見えにくくなっている無料連絡バスの案内表示を、より高い場所など見やすい位置へ変更することを要望する。

【継続】

## ⑤ 第2ターミナル国際線エリアの免税店について

第2ターミナルの物理的な制約を考慮しつつも、第3ターミナルと同等規模と品揃えを確保し、顧客体験の質を維持するための工夫や施策を要望する。

【新規】

## ⑥ 第2／第3ターミナルクリーンエリア内のゲートまでの所要時間の明示

保安検査後のクリーンエリアで、搭乗口までの所要時間を把握できず、旅客が搭乗時刻に遅れる事態が発生している。羽田空港アプリのデジタルマップ機能の計画とリリース時期の確認、およびエリア内のマップに移動時間を掲載することを要望する。

【新規】



▲クリーンエリア内のマップ

## ⑦ ランプ内旅客用バス不足の解消

特に2024年度以降、ランプ内の旅客用バス不足による遅延や利便性の低下が問題となっていたが、各種ランプ内工事完了後の最新のバス運用状況と遅延の実態、今後導入予定のバス配車システムの進捗状況と再発防止に向けた運用方針について確認したい。

【新規】

## 4. 京浜急行電鉄(株)

### ① ホームドア設置拡大について

ホームドアのない駅では、利用者の転落リスク、およびドア位置が不明瞭なためスムーズな乗降ができず、運行遅延につながる懸念もある。ホームドアの設置進捗の確認と、設置に時間



## ② 整備場駅のバリアフリー対応について

青空橋の開通により、羽田旭町方面への利用者が増えている。整備場駅にはエレベーターなどのバリアフリー設備がなく、車椅子やキャリーケース利用者の利便性向上が求められるため、エレベーター設置の検討と、あわせて他の駅のバリアフリー化計画・進捗状況の情報提供をお願いしたい。

【新規】

## ③ 天王洲アイル駅の案内表示について

訪日外国人が東京モノレールとりんかい線の乗り換えて迷うことが多いため、羽田空港へのアクセス案内のさらなる改善を求める。中央口改札前と南口改札内に設置されたデジタルサイネージの効果や利用者の反応について、情報提供をお願いしたい。

【新規】

## 6. 東京空港交通(株)

### ① WEB予約可能な路線の拡大について

空港発のリムジンバスはWEBや券売機で空席状況を確認できるが、空港行の路線では空席状況や遅延情報が不明な場合がある。特に、新浦安発のリムジンバスについてWEB予約を可能にしてほしい。

【継続】

### ② 空港バス接近情報の周知方法について

共同運行や停留所間の距離が長いといったハードルは理解するものの、依然として需要がある。バス停に所要時間がわかるホームページを案内する、もしくは単独路線からでよいので、接近情報システムの導入や、ホームページ上の到着予想時刻の表示を検討いただきたい。

【継続】

## 7. 京浜急行バス(株)

### ① WEB予約可能な路線の拡充について

路線によっては希望の便を事前に予約できず、場合によっては満席で乗車できないこともある。WEB予約可能な路線の拡充についての進捗状況、および今後の方針を伺いたい。

【継続】

# 航空連合 愛知

## 中部国際空港(株)(CJIAC)への要請

### 1. 新規案件

#### (1) 働くものの視点に基づく要請内容

##### ① [安全]SRA検査場の混雑について

2025年3月31日からSRA検査が以前よりも強化され、働く人の航空保安に対する意識が高まった。しかしながら特殊荷物の搬送に時間がかかり、定時性低下につながる可能性がある。この状況を改善するため、人員を増やす、または短時間で実施できる検査方法への変更を検討願いたい。 【新規】



##### ② [保安]搭乗ゲートの施設改修について

お客様が搭乗口を通過後、忘れ物やトイレのため搭乗柵を乗り越え、外に出る事象が発生している。また、ランプエリアから不審者が容易に侵入できる構造である。



この状況が放置されると、旅客人数不一致や保安事象につながりかねない。飛び越えや逆流が発生しないよう改修を検討いただきたい。 【新規】

##### ③ [安全]PBB分岐点における監視カメラ新設について

固定橋・可動橋の中間地点には監視カメラがなく、保安事象(保安扉未施錠、PAX DOOR 未CLOSE状態など)が発生した際、事後の状況把握が困難になる懸念がある。この対策として、当該箇所への監視カメラ設置を検討いただきたい。 【新規】

##### ④ [安全]SPOT24番のPBBスタンバイ位置のライン引き直しについて

現在、SPOT24番PBBのスタンバイ位置のラインが正しい位置に引かれておらず、PBBの故障なのか、もしくはラインの引き間違えなのかが判断できない。よって、このラインの引き直しを検討いただきたい。 【新規】

##### ⑦ [安全・環境整備]貨物地区上屋の標識の再塗装と交換について

現在、貨物地区上屋にて消防用水の標識の文字が薄くなっているため、視認性の改善を検討いただきたい。本件は法令・政令違反ではないものの、万一の事態の際、表示がわかりにくることは問題であると考える。また貨物事務棟横の道路標識が腐食しており、倒壊する可能性があるため、早急な改修を検討いただきたい。 【新規】



##### ⑧ [安全]貨物地区従業員駐車場内における駐輪場新設について

現在、貨物地区従業員駐車場において、指定された駐輪場がない状況である。貨物地区従業員駐車場を利用する通勤者も多いが、空港の地理特性上、強風になることも多く、突発的な強風で自転車と自動車が接触する懸念がある。貨物地区従業員駐車場の内外を問わず、自転車が固定できる駐輪場を設置することを検討いただきたい。 【新規】



##### ⑤ [安全]SPOT7番の電源ケーブルの延長について

SPOT7番の電源施設の特性上、電源パネルが機体R側に位置するB737の場合、ケーブルを航空機に接続した状態でトーバーを装着するとケーブルと干渉する。そ

のため、電源トリップやケーブルの損傷のリスクがあり、最悪の場合は機体損傷につながる危険性もある。よって、ケーブルの延長を検討いただきたい。 【新規】

##### ⑥ [安全]VDGSの改良について

VDGSが更新され、不具合(GATE BLOCKやID FAIL)が多発している。航空機が進入中にVDGSが反応せず、急遽マーシャリングへ切り替えた事象も多数ある。また、国内線SPOTでのオーバーランも多く見受けられる。航空機の停止位置によっては給油作業ができなくなることも考えられる。よって、VDGSの改良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]ターミナル内の標識(表示形式)について

ターミナル内の表示物の文字が小さく、かつ白黒で見にくいため道に迷うお客様が多く、定時性の低下につながる懸念がある。また、それに伴い空港を利用してくださるお客様の満足度低下も懸念される。対策として、文字やアイコンを大きくして見やすくすることを提案する。また、アクセスプラザではホテルまでの距離は表示されているが、T2(第2ターミナル)への距離は表示されていない。よって、お客様の利便性、さらには定時性向上のため、アクセスプラザにおいてT2への距離と所要時間を表示することを検討いただきたい。 【新規】



#### ② [安全性]制限区域内の遊具の安全対策について

保安検査場の通過後にある「こども広場」の遊具の表面が硬いため、子供が転倒した場合、事故につながる可能性がある。安心・安全な遊び場となるよう、クッション性のあるマットを敷くなどの対策を検討いただきたい。 【新規】



### 2. 繙続案件・進捗確認

#### ① [安全性]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をして走行する際、T字路における視認性が悪い。

特に、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設置し、視認性を改善することを検討いただきたい。 【新規】



#### ② [安全]駐機場8番・18番エリア通行帯における路面への「並走禁止」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。視覚的対策の効果は大きいと捉えており、駐機場8番・18番エリアにおいて並走禁止の路面標識の明示を検討いただきたい。 【新規】



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ことは過去からお伝えしている通りであるが、依然として改修されていない。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り、速やかに改修する必要があると考える。 【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CO<sub>2</sub>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 [利便性]お客様が手荷物を開披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、開披場所が限られていることから、床面で開披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、スーツケースが拡げられるソファー型の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。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専用台の設置を検討いただきたい。 【新規】



#### ⑥ [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の段差により、車両やコンテナ内での荷崩れや荷物の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】



## 航空連合 大阪

## 関西エアポート(株)への要望

## 共通項目

## ① 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使用できる時間が限られている状況であり、現在食事できる場所は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。アフターコロナとなり旅客数が回復し、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、主に従業員が使用できるような食堂の設置を検討いただきたい。[【継続】](#)

## ② 駐機位置表示灯(VDGS)の設置について

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ため、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、滞留せずにスムーズな車両通行が可能となることで定時運航にもつながると考えられるため、VDGSの設置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 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、乗り場が認めていない。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と考える。[【継続】](#)

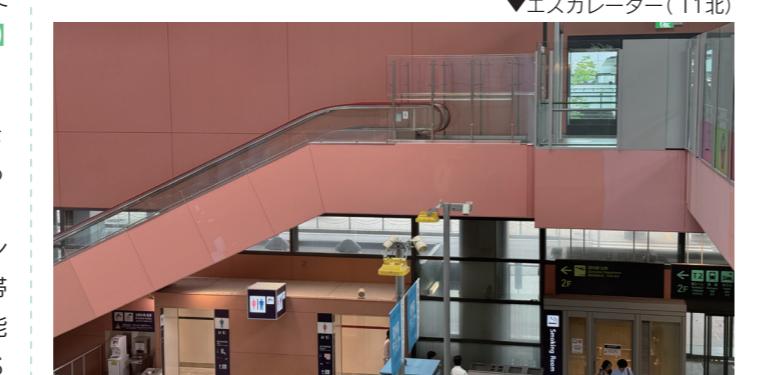


▲関西空港展望ホール行きバス乗り場

## 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は上り専用の一方通行であるが、遠方から見ると、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。[【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さらなる明確化を検討いただきたい。[【継続】](#)



▲関西空港展望ホール行きバス乗り場(別角度から)



▲国際線出発カウンター

## ③ 国際線カウンターの案内方法について

関西空港国際線カウンターのアルファベット表記がアイランドごとに割り振られているため、チェックインカウンターを探す際や、国内線から国際線への乗り継ぎのお客様の案内の際に苦慮している。アイランドごとではなく、カウンター列ごとの表示に変更するように検討いただきたい。[【新規】](#)

## 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。従業員用駐車場の整備について、貨物地区立体駐車場の2階部分の修繕や、新たな駐車場の設置について検討いただきたい。[【継続】](#)

## 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、日中は外部者が自由に出入りできる状態となっている。また、エアライン棟内は、窓を開けての換気が施設の構造上不可能なため、廊下側のドアを開けて換気をすることも多く、エアライン棟にある航空各社の事務所に外部者の侵入が可能となっている。セキュリティ強化の観点から、終日、テンキーによる施錠とすることを検討いただきたい。また、暗証番号が長期間変更されおらず、テンキーから暗証番号を推測できてしまう実情があるため、暗証番号の定期的な変更についても、あわせて検討いただきたい。[【継続】](#)



▲エアライン棟テンキー

## ③ ランプサイドへの飲用のウォーターサーバーの増設について

2025年6月より、熱中症予防の対策を講じることが事業者に求められるようになったが、現在、ランプサイドでは飲料用のウォーターサーバーが不足している。熱中症対策としては、自動販売機での飲料の購入に頼らざるを得ない状況であり、毎

年、気温が上昇している中、昼夜を問わず十分な飲料の確保をできないため、ウォーターサーバーの増設を検討していただきたい。[【新規】](#)

## ④ エアライン棟における換気方法の改善について

室内の湿気と結露がひどく、窓枠に水がたまり、その影響で壁紙にも被害が出ており、カビも発生している。また空気を入れ替える窓もなく、換気システムもないため利用者の健康への影響が懸念される。換気のできる窓の設置など、快適かつ健康的に施設を利用できるよう改善を検討いただきたい。[【新規】](#)



▲エアライン棟結露による水たまり

## ⑤ 従業員トイレの改善について

従業員が使用するトイレが抱えている以下の問題解決を検討いただきたい。

- 空港ビル5階客室フロアの女子トイレの汚れがひどい。またカギの劣化がひどく、カギだけではロックできない。
- 複数のセンサー式ハンドソープディスペンサーの故障。
- エアライン北棟5階トイレの老朽化による頻繁な水漏れ。

【新規】

## ⑥ 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】](#)

## ⑦ ランプエリア共同休憩室の拡充について

ランプエリアの共用休憩室と休憩室内にある自動販売機において、従業員の利便性向上のため、下記の改善を検討していただきたい。

- 電子マネー対応の自動販売機の拡充
- インスタント食品を取り扱う自動販売機の増設
- ベンチタイプの椅子、およびテーブルの設置
- 1日のSPOTの運用状況を確認することができるモニターの設置

【新規】



▲南側ランプ共用休憩室



▲北側ランプ共用休憩室

## 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 到着ターンテーブルエリアの椅子の増設について

到着ターンテーブルエリアはANAとJALが共有しており、手荷物返却を待つお客様が多くいる状況にある。手荷物を預けたお客様は必ず立ち寄ることになるが、お客様の数に比べ、椅子の数が少ない。到着便が多い時間帯は、手荷物返却に時間を要するため、椅子の増設を検討いただきたい。【新規】

#### ② 南ターミナル内への食料の自販機設置について

ANA側の保安検査場通過後、10番搭乗口前に食料品の自販機が設置されたが、1フインガーや2フインガーよりは食料品の自販機がない。伊丹到着後に乗り継ぎがあるお客様が、限られた時間の中で食事を確保することができるよう、ゲート付近にも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】



コンビニ自販機▶

### 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、現状は1回のENG RUN時間が5分となっているため、それだけで作業を完遂しきれずに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を実施する際は繁忙時間帯と重なるため、グランドコントロールの無線増加により管制の交信量も増大し、機材運航を妨げるおそれがある。

空港全体でさら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実施時間帯と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。【新規】

#### 【IDLE RUN UP可能時間および1回の作業時間】

〈現 行〉

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〉

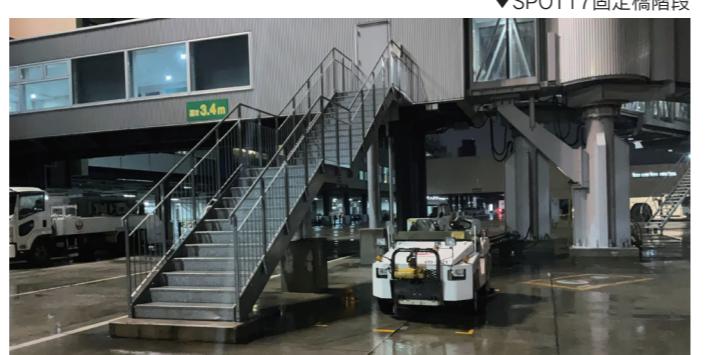
全 日 5:00～23:00 アイドル出力 5分以上

## ② ターミナル全館の空調設備について

大阪国際空港のターミナル地区においては、かねてから適正な空調環境についての要望があった。現在、貴社にて温度のモニタリングを実施いただき、快適ではないエリアがある程度判明している。そのようなエリアにおいては、既存の換気設備で十分な換気量を確保できているかについて検証いただきたい。あわせて、空調設備の新規導入や更新、適正な利用等により、年間を通じて快適な環境を保てるように計画いただきたい。とりわけ、空調設備の適正な利用については、確実に周知され、迅速かつ柔軟に対応ができるようにしていただきたい。【新規】

#### ③ 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、手荷物が濡れてしまうことがある。また、濡れた階段を昇り降りする際に滑りやすく、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】



## 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 第2ターミナルにおける飲食店やコンビニの設置について

2025年4月18日に第2ターミナルがオープンし、多くのお客様で賑わっている。しかし、第2ターミナルには飲食店やコンビニがなく、飲食物を購入する場所がない。保安検査場通過後には小さい売店があるが、通過前のお客様が一旦、第1ターミナルに買い物に戻っており、問い合わせも多い。利便性向上の観点から、第2ターミナルに飲食店やコンビニの設置を検討いただきたい。【新規】

#### ② 旅客搭乗橋(PBB)の空調設備について

第1ターミナルでの国内線ハンドリングにおいてはPBBを使用して機内までお客様を案内している。ただし、PBB内に空調がないため、夏場はお客様や係員に不便となっている。定時性向上の観点からPBBで案内まで待っていただきたい場合も、暑すぎため、PBBではなくターミナル内でお客様を搭乗開始まで待機していただいている。定時性とお客様、係員の安全を第一に考える観点から、PBB内に空調の設置を検討いただきたい。【新規】

## 地方別政策

M A T S U Y A M A

## 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

搭乗と降機の旅客導線が共用のため、便が輻輳した場合は導線をチェーン等で区切っているが、簡単に外すことができるため、到着した旅客が出発動線に進むことができる箇所がある。到着時の危険物等所持制限区域と手荷物受取所を区切る自動扉付近に、逆流防止のための保安監視員配置やハード面の強化をお願いしたい。【新規】

#### ② 第1立体駐車場と旅客ターミナル間の動線について

横断歩道上に設けられた屋根を支える柱が太く、歩行者と運転手の死角となり危険性が高い。お客様の安全性・利便性向上の観点から、柱の変更、または旅客ターミナル2階と立体駐車場をつなぐ連絡橋の設置、あるいは信号機・街灯の設置をお願いしたい。【新規】



#### ③ 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傾斜がないため、水たまりが生じている。歩行者用ルートがあるが、水たまりを避けて通過する経路のため、作業中の車両と接触する可能性がある。安全性の観点から、水はけの改善を要望する。【新規】

#### ④ 新国際線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メートル移動させて搬送器材へ載せている状況である。身体的負担を軽減し、効率的に業務できるよう施設の改善を要望する。【新規】

#### ⑤ 補装状態の改善

ソーティングエリア前の補装部分に、マンホールを中心に盛り上がっている部分が数ヶ所ある。バスやGSE通過時に跳ね上がり、ハンドリング上の障害要因になっているため、再補装を要望する。【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

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、ならびに車両乗降場に設置されている屋根、特に駐車場からターミナルを結ぶ横断歩道上の屋根において生じている雨漏り箇所の補修を要望する。【変更】

#### 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、または寒冷状態になる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とともに、特に夏場は「カビ臭い」という声もいただいている、定期的な清掃やフィルター交換を検討いただきたい。【変更】

#### ③ 空港駐車場(お客様・従業員)の拡張

現状、週末を中心に満車が続いている。従業員駐車場の確保も困難を極めており、今後の空港ターミナル拡大や外航便の増加を見据えた空港駐車場の拡張は急務である。【新規】

#### ④ 空港アクセスバスの案内表示看板の改善について

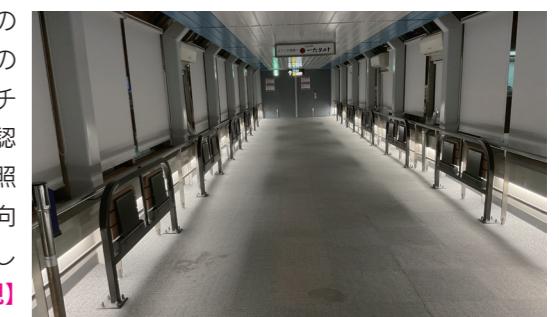
リムジンバスや路線バス時刻表の看板表記について、県外からの訪問者や訪日客でもわかりやすい表記とすべく、多言語対応したデジタル式案内表示板の設置、または行先・停留所が明瞭な案内表示看板の設置をお願いしたい。【新規】

#### ⑤ 総合案内所のクローズ時間

総合案内所のクローズ時間を、最終便で到着した旅客が利用できる時間まで延長することを要望する。【変更】

#### ⑥ PBBと固定橋ならびに通路の視認性

間接照明のみのため鞆の中や紙媒体チケットの確認が難しく、照度レベルの向上をお願いしたい。【新規】



#### ⑦ 従業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整備のため、従業員専用の食堂等が必要と考える。【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

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、ならびに制限区域外にもクールダウンエリアの追加設置を検討いただきたい。【変更】

#### 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、魅力を低下させている。空港の魅力の一つとして環境整備を検討いただきたい。【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・お客様の安全に関する項目

##### ① 駐機スポット運用に関する課題について

A321機材が駐機してもテール部が後方の車両通行帯にはみ出さないSPOTが5つあるが、通行帯付近の安全確保のため、A321機材が当該SPOTに優先して配置されるよう航空各社への呼びかけと継続的な対策を講じられたい。 [【継続】](#)

##### ② 災害発生・雷接近時の一律的な情報発信について

複数のグラハム会社が各航空会社の地上業務を受託しており、エリアによっては避退基準の差異が作業者の不安全につながる可能性が懸念される。近年は雷の発生件数が増加し、オペレーティングへの影響も大きくなっている。航空各社では基準の変更など対策を講じているが、基準差異のため作業者の安全が一律に確保されているとは言いがたい。このような状況に対する課題認識や会社間協議の状況についてご教示いただきたい。 [【新規】](#)

#### 2. 従業員、お客様の利便性向上に関する項目

##### ① 保育施設の創設について

共働き世帯が増加する一方、出産後に早期の現場復帰を望んでも、保育施設の空きがないことなどを理由に、働きたいものの復帰できない空港職員は多い。子育て世代が安心して働く空港を目指すべきであり、空港内への保育施設の創設を実現していただきたい。 [【継続】](#)

##### ② スポットでのエンジンランナップの規制緩和(片側→両側)について

現在、スポットにおけるエンジンランナップ(ENG RUN UP)は片側エンジンのみが許可されており、両側エンジンの実施は所定の場所でおこなわなければならない。機体整備において不具合修復後、健全性を確認するために両エンジンの作動を求める場合が多くあり、運航便でその必要が生じた場合は、所定の場所へ移動するのに時間を要する。Q400機は特例が認められたが、その他機種は未認可のため、依然として運航支援性や定時性に影響を与えていた。最小出力での両側ENG RUN UPに関する規制緩和を要望する。 [【継続】](#)

##### ③ 貨物地区における売店設置等について

貨物地区での弁当販売が無くなり、従業員は限られた休憩時間の中で、国際線ターミナル内やキッチンカーまで飲食物を購入しに行かざるを得ないのが現状である。十分な休養や食事がとれていいくことを踏まえ、貨物地区へのオフィスコンビニサービス等の導入を検討していただきたい。 [【継続】](#)

## 3. 保安体制強化に関する項目

### ① 保安検査体制について

スマートレーンの導入が進んでいるが、検査人員の不足は依然として課題であると認識している。2026年度から順次、実施主体が移行していくという局面を迎えていたが、今後を見えた中での課題認識を共有いただきたい。 [【継続】](#)

## 4. 航空産業全体に関する項目

### ① 運用時間にかかる諸課題について

福岡空港はその立地上、空港周辺地域および住民の方々の理解を得たうえで事業運営がおこなわれており、騒音影響等には最大限配慮していく必要があると認識している。航空会社も空港の特性を理解し、定時発着に努めなければならず、そのためにあらゆる関係主体と連携し取り組まなければならない。周辺住民・地域との信頼関係を構築するためにも、運用状況に関する丁寧な情報発信が重要であり、それに基づき一層積極的な対話・交流に努めていただきたい。他方で、昨今の異常気象等や需要増加等に鑑み、最適な運用制限のあり方を中長期的に講じる観点で、他の空港(成田空港、仙台空港等)の取り組み事例も参考としていただきたい。その中で、空港機能強化や利便性向上のための意見を幅広く募り、事業運営に反映いただきたい。 [【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. 空港のさらなる利便性向上に関する項目について

##### ① 飲食環境のさらなる充実化について

「Mt. SARAKURA 天宮 SKY LOUNGE」が開店するなど、飲食関連のテナント誘致の効果が表れてきている。しかし、依然として選択肢が限られており、不便さがある。他の空港と比較すると、コンビニが便利で満足度も高いが、飲食環境の改善に向けて、各事業者へのアンケートなどを通じて、自動販売機の拡充などを含め、さらなる取り組みを講じていただきたい。 [【継続】](#)

##### ② 駐車場との道路横断について

駐車場とターミナル間の横断歩道帯付近において、歩道でない場所の横断が多く見受けられる。従業員や利用者の往来も増える中、交通安全はもとより、昨今の貨物関連施設の展開や利用者の動態に応じて、横断帯の見直しを検討いただきたい。 [【新規】](#)

##### ③ 水際行政(CIQ)体制の充実化について

福岡空港のスロット枠や運用時間制限の関係もあって、今後は北九州空港への国際線就航の関心が高まっていくことが予想される。一方、依然としてCIQ職員の常駐は実現していない。国際定期便のさらなる就航とその足掛かりともなるチャーター便運航の誘致を図るため、担当官庁との連携をお願いしたい。 [【継続】](#)

### ④ 福岡空港の代替機能強化について

福岡空港における運用時間制限を背景に、北九州空港のポテンシャルについて関心が高まっており、積極的な就航誘致やダイバート時の地上連絡交通機能の充実化が望まれる。空港機能および2次交通を含む利便性向上のために、利用者等からも幅広く意見を募り、各主体との関係において十分にお伝えいただくとともに、連携強化をお願いしたい。 [【継続】](#)

## 佐賀空港について

### 佐賀県佐賀空港事務所および九州佐賀国際空港ビル(株)への要望

#### 1. 安全性・利便性に関する項目について

##### ① 制限区域内の表示について

ランプ内のライン(横断歩道・航空機進入ライン・停止線)が不明瞭で視認性が低下している。また、駐機中はSRAエリアを明確にするため、運用としてコーンを設置しているが、航空会社では機材の周辺にコーンを設置することが求められており、作業量が増えることによって効率が低下している。横断歩道・航空機進入ライン・停止線のラインの引き直し、およびSRAラインの新設を要望する。 [【新規】](#)

#### 2. 「選ばれる空港」のための取組について

##### ① 飲食環境の充実化について

空港内の飲食環境は、早朝・深夜帯の従業員や一時滞在の利用者にとって選択肢が限られており、不便である。自販機は増えているが、軽食中心で十分とは言えない。最寄りのコンビニも遠く、利便性に欠ける。については、コンビニの誘致も含め、飲食環境に関する課題と改善に向けた現在の取組状況を教えていただきたい。また、今後の対応として、自販機商品のさらなる充実化や「コンビニ型自販機」の導入等の検討をお願いしたい。 [【継続】](#)

##### ② 駐車場の運営について

空港周辺の無料駐車場は利便性が高い一方、従業員と利用者で混雑しており、多客期には満車が続き、業務や搭乗に支障が出る恐れがある。混雑緩和に向けて関係者と連携し、利用目的に応じた区画分け等、運用改善をお願いしたい。あわせて、今後の利用者増加を見据えた駐車場の拡充も検討願いたい。 [【新規】](#)

### 佐賀県佐賀空港事務所への要望

##### ① 融雪剤の備蓄確保の徹底について

過去に融雪剤の在庫不足により大幅な遅延が発生したことから、円滑な運航に向けた体制強化が求められている。関係主体と連携し、融雪剤の確保・管理を徹底するとともに、空港特性に応じた対策や、他空港の事例を踏まえた未然防止に取り組んでいただきたい。 [【新規】](#)



▲福岡国際空港(株)への要請行動



▲九州佐賀国際空港ビル(株)への要請行動



▲佐賀県佐賀空港事務所への要請行動

# 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。  
【継続】

- 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つた仕組みづくり
- 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 沖縄県一体となつ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向上、公共交通機関の輸送効率および快適性向上を目的として手ぶら観光(空港～ホテル間の手荷物輸送)の促進を要望する。  
【変更】



上: 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。

下: キャリーケースを持つ利用客が多く、実際の乗車人数以上に混雑するゆいレール車内。



### ■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・外との輸送手段として航空の位置づけは極めて重要である。時限立法である沖縄振興策の恒久化とともに、利用者負担軽減を図るべく、下記2点の実施に向けた政府との継続的な調整を要望する。

- ①沖縄県内～本土路線の航空機燃料税廃止  
【継続】
- ②空港使用料軽減措置の恒久的実施  
【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化と沖縄産業の成長・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の安定供給と、県内産業の発展を目的に、沖縄県内のSAF製造拠点の早期実現に向けて支援すること  
【変更】

### ■離島空港施設に関する施策

#### ① 石垣空港ターミナル狭隘への対応について

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、スムーズな利用ができるよう改善を要望する。  
【継続】

▼通路を埋めるなどの検査場混雑



#### ② 石垣・宮古空港従業員駐車場の契約について

両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でも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 石垣・宮古空港における機能強化について

両空港ともに地上支援機材(GSE)の置き場が不足していることから拡張を要望する。  
【継続】

- ②道路から空港への入口が1か所しかなく、交差点での事故や地震などの災害時に空港にアクセスできなくなるリスクがある。空港入口の複数化を要請する。  
【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・利用客利便の観点から、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】

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くことから、作業および交通の安全上、改善対応を要望する  
【継続】

▼矢印の部分など夜間は見えづらい。  
特に雨天時は路面の反射でさらに見づらい状況。



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】

- ③空港ランプ内・通行路の舗装のひび割れによる事故防止のために、舗装状況の確認・整備を要望する  
【新規】

▼へこみやひび割れが生じておる、振動や水たまりによるスリップの原因に。



④ソーティング場の空調調整備および、生産性向上に向けた自動化・省力化の取り組みを実施することを要望する  
【新規】

### ■航空保安の改善・強化に関する施策

- ①テロ・ハイジャック対策を強化すべく、各空港の保安体制の総点検、ならびに施設の強化・改善を要望する。  
【新規】

- ②保安検査の実施主体の円滑な移行等に向け、保安検査の現状について各空港における点検を要望する。  
【新規】