2025.12.08　No.27-21

GO! https://www.jfaiu.gr.jp

EXPRESS

航空連合NEWS

発行：航空連合／発行人：坂元 慎平　〒144-0041東京都大田区羽田空港1-6-5 第5総合ビル5階　TEL (03) 5708-7161　FAX (03) 5708-7163

航空連合東京・政策要望の意見集約をおこないます！

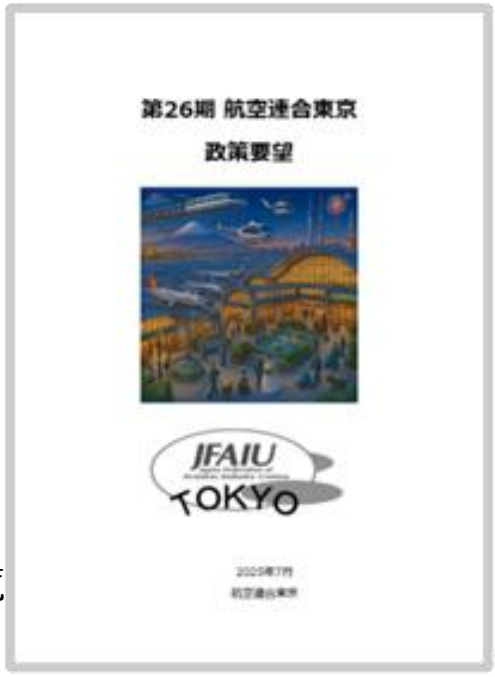
～「羽田空港のありたい姿」実現に向けて！～

1．第26期 政策要望活動報告

航空連合東京では、第26期において、羽田空港の安全性や利便性向上、アクセス強化、働きやすい環境作りや生産性向上などについて、働くものやお客様視点で議論を重ね、『羽田空港のありたい姿』を描き、中長期的な視点も持ちながら足元の課題を見つめ、あらゆるステークホルダーとの『共創』を大切に、政策要望に取り組みました。

全体で37項目の要望項目をとりまとめ、これらについて

・国土交通省 東京航空局 東京空港事務所
・日本空港ビルデング（JATCO）
・東京国際空港ターミナル（TIAT）
・京浜急行電鉄
・東京モノレール
・東京空港交通
・京浜急行バス



以上の7つの要望先へ政策要望をおこない、課題解決に向けた多くの前進回答と5つの政策要望を達成・実現することができました。詳細は、３ページからの「Appendix」をご覧ください！

航空連合ビジョン

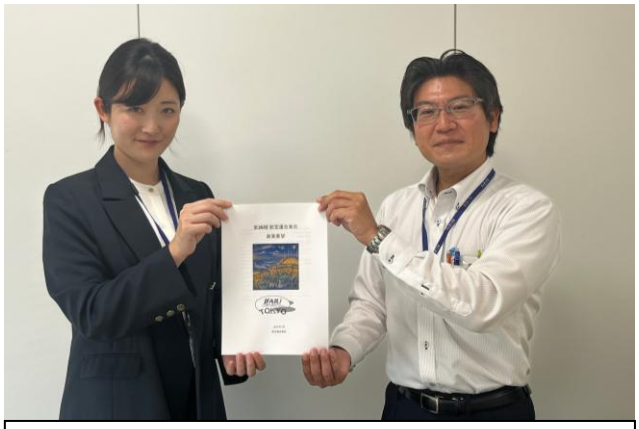
いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

国土交通省 東京航空局 東京空港事務所

日本空港ビルデング（株）

東京国際空港ターミナル（株）＜TIAT＞

東京空港交通（株）



京浜急行電鉄（株）

東京モノレール（株）

京浜急行バス（株）

2．第27期の意見集約が始まります！

今期から、年間を通してGoogle Formよりご意見を募集します。

要望先は第26期と同様の7つに加え、新たに東京国際エアカーゴターミナル(TIACT)、および上部団体を介して大田区や東京都への要望も検討中です。

皆様からの発信をお待ちしています。

※第27期の意見集約Google Formはこちらをクリック！

右のQRコードからもアクセスできます。

航空連合東京が目指す『羽田空港のありたい姿』

Appendix｜第26期の政策要望

01. 国土交通省 東京航空局 東京空港事務所

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
01-1	継続課題	**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。これらの問題に対処するため、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。また、今後の大規模改修がどのエリアから始まるのか伺いたい。 【昨期からの継続】	エプロン照明は旧整備場地区の再編に合わせ整備。嵩上げ事業は移転施設建設に着手も、大規模改修計画は未定。路面不具合は確認後応急処置。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
01-2	継続課題	**303番台～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と考えられる。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。また、今後の大規模改修がどのエリアから始まるのか伺いたい。【新規】	施設状況の確認を行い必要に応じて実施していく。スポット300番台の大規模改修について、現在計画はなし。
01-3	継続課題	**国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強化や連携による問題解決が回答されたが、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。【昨期からの継続】	上局へGSE置き場の整備要求を昨年度実施し、空港制限区域内での舗装化可能な場所の捻出を調整中。候補地確認次第報告。昨期の航空貨物・非自走機材蔵置問題は、安全パトロール強化と空港委員会での問題共有・連携により解決を図る。
01-4	継続課題	**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って安全リスクと作業効率の低下が懸念される。GSE置き場の拡充と配置の最適化、および昨期要望した整備要求の進捗状況について伺いたい。【昨期からの継続】	上局へGSE置き場の整備要求を昨年度実施し、空港制限区域内で舗装化可能な場所の捻出を調整中。候補地確認次第報告。
01-5	断念	**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】	基準上、GSE置き場のための照明設置は難しい。事故等のリスクを鑑み、必要に応じてGSE置き場の再配置を実施したい。
01-6	前進	**内際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】	一部の照明器具の安定器が不良のため、消灯している箇所がある。 今年度中に改修作業を行う予定。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
01-7	前進	**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】	構内道路については、定期的に施設点検を実施しているが、当該箇所の要望も踏まえ、修繕を実施していく。
01-8	前進	**700番800番台のSPOT内のコンクリート目地について** ・浮きや欠損が見られる箇所があり、スタンド設置時の引っかかりや転倒など、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しつつも、まずは欠損部分の応急的な仮補修を早急に行うことを要望する。また、中長期的に根本的な修繕も合わせて要望する。【昨期からの継続】	大規模改修については具体的に計画を示せる状況になく、当該箇所については要望も踏まえ、応急的に段差解消を実施する予定。
01-9	継続課題	**シームレスな顔認証システムの構築** ・羽田・成田空港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。【昨期からの継続】	空港ビル会社とCIQのシステム未連携は他空港でも同様で、航空会社からも要望あり。当所の管轄外のため、機会を見て要望を伝達する。
01-10	継続課題	**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。現在、作業中止の判断は各社に委ねられているが、航空連合は国による一律管理を求めている。羽田空港のような大規模空港では、個社対応、一律管理それぞれのメリット・デメリットがある中で、これまで羽田空港が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】	雷に関する気象情報発表時、航空局指針に基づき空港管理者が関係者に情報提供。各社はその情報から独自基準で作業中止を判断。日本全国の空港で同様の対応と認識。

02. 日本空港ビルディング株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
02-1	前進	**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】	木製車椅子はJALとキョウワコーポレーションが共同開発し、2017年稼働開始、2020年に国内線で当社が引き継いだ。金属探知ゲート通過や機内での利用を想定し、座面高や幅は航空機に合わせて設計。改良は可能だが2～3年要する見込み。非金属車椅子モルフへの入れ替えも含め検討中。
02-2	継続課題	**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】	第1ターミナルの危険物等所持制限区域にはフラッパーゲートが設置済み。第2ターミナルでは、バゲージクレーム境界部には設置されているが、一般区域境界部には警備配置のみでゲートはない。保安区域との境界部への設置は高額なため、今後の参考とする。
02-3	継続課題	**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。このため、既存のPBBにはラディクールを貼り付け、新規のPBBには空調の設置を要望する。【新規】	今後のPBB老朽化更新を計画する際の課題として検討する。
02-4	継続課題	**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設置の検討を要望する。【昨期からの継続】	出発ロビーＢ～Ｆ検査場の上部に大型表示パネルを導入し、視認性の向上を図っている。
02-5	継続課題	**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（歩道くん）の導入を検討していただきたい。【新規】	現状は国交省が定める移動円滑化ガイドラインに基づきJIS規格に則った誘導ブロックを採用。今後の社会状況を見ながら検討する。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
02-6	継続課題	**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】	ＴＡＭ推進は、空港運営の「個別最適」から「全体最適」への転換を目指し、航空会社やバス会社との連携強化、ステークホルダーとの協力拡大により、高品質・高効率な空港運営と顧客体験価値向上を図る。情報共有は関係各社と調整の上、適宜実施。
02-7	継続課題	**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】	各航空会社の運航システムや他空港、国との連携など多くの課題があるため、各航空会社の要望・ニーズを踏まえて検討を進める。
02-8	前進	**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ターミナル北サテライトエリアの移動補助手段として、iino、自動運転車いす(WHILL)、MSWなどがあるが、通路幅や階層移動の課題を踏まえ、terminal.0で研究開発を進めながら新技術導入を検討する。
02-9	継続課題	**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まっている。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。【昨期からの継続】	多客期はエスカレーター横に警備員を配置し、２列利用のお声掛けを実施している。 モノレールの管轄エリアに２ヵ所の案内誘導施設を設置している。
02-10	前進	**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をお願いしたい。【新規】	フルフラットバス導入はコスト・安全性考慮し、輸送力強化の一環として運行バス会社と検討。無料乗継票はＴ１，Ｔ２到着ロビーに有人案内カウンター設置で案内改善、現地での案内強化を検討。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
02-11	継続課題	**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に、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】	バス・タクシー乗場配置は東京航空局が定め、バス会社・東京タクシーセンターが運用。タクシーセンターへのヒアリング結果、悪天候時の遅延便発生時に自家用車の迎えでバスレーン混雑、安全確保困難なため、バスレーンへのタクシー配車は難しいと判断。
02-12	前進	**ランプ内旅客用バス不足の解消** ・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。【昨期からの継続】	2025年度、ランプバス乗務員の生産体制確保を東京空港交通社に要請し、持続可能な運行体制を推進。T2サテライト接続工事完了によりPBB使用割合改善、ランプバス乗務員生産体制確保でバス起因の遅延が1・2ビル共に改善傾向。2024年4月以降RBASシステム導入でバス稼働状況や遅延原因分析が可能になり、2週間サイクルでPDCAを回す。今秋、ALからのバス発注オーダー機能を電子化し、効率的な運用へ。
02-13	継続課題	**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。この問題の解決のため、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の表示を要望する。【新規】	羽田アプリ、羽田HP内のデジタルマップはリリース済み（2024年10月リプレイス）。現在機能改修中。おおよその移動時間はデジタルコンテンツで掲載可能だが、人の移動速度により異なるため、案内マップ上にはおおよその距離を記載。
02-14	継続課題	**ソーティング場の課題について** ・訪日旅客6000万人達成に向け、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、改めて職場環境の課題認識と、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】	T2国際線のソーティング場における暑さ対策はTIATと情報共有し検討。一時保管の問題は今後の課題として検討。

03.東京国際空港ターミナル株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
03-1	継続課題	**第3ターミナル スムーズな出国動線について** ・2030年訪日旅客6,000万人の目標に向け、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。【昨期からの継続】	空港施設の物理的キャパシティ増加が見込めない中、デジタル・セルフ化、オフエアポート化、共有エリア整備を中長期的に検討。適切な筐体設置も引き続き検討。処理能力や顔認証システムのCIQでの利用には関係機関の協力が不可欠で、各協議体で連携し改善に取り組む。
03-2	前進	**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】	シャワールームは早朝・深夜の繁忙時間帯に利用できないケースがあり、清掃時間短縮等で回転率向上を図る。増設はスペースと収益性から即時対応は困難だが、今後の施設展開で参考にする。保安区域の椅子は設計数値を満たす脚数を設置済み。一般エリアは混雑や安全確保のため一部撤去したが、ヒップチェアー等設置可能な場所には順次設置を検討。仮眠スペースは保安区域内からも利用できるトランジットホテルで一時利用も対応。キッズスペースは今後の施設展開で参考にする。
03-3	前進	**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】	保安区域内の外貨両替テナントは2店舗あり、1店舗は24時間営業。もう1店舗の24時間化や取扱金種増を働きかける。自動両替機設置は保安区域内では現金補充時の保安検査受検や機器管理コスト、適当なスペースがないため新規誘致は困難だが、今後の施設展開で参考にする。一般区域の2店舗は24時間営業のため、一層の周知を図る。保安検査手前における表示は、24時間営業店舗もあるため、表現方法や実施可否を含め検討事項とする。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
03-4	達成	**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の変更を要望する。【昨期からの継続】	正面の柱の最下部に記載の画像を最上部に配置変更。サイネージ業者へ依頼し対応を進める。
03-5	継続課題	**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】	会計の待ち列はレジ・カウンター増設、人員増で大幅な待ち時間短縮を図る。店舗数の少なさは物理的制約があるものの課題と認識。取扱カテゴリー・ブランド増の交渉、他スペース活用・転用、他の販売手法導入等、関係各所と検討を進める。
03-6	継続課題	**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。この問題に対応するため、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の掲載を要望する。【新規】	国内線ターミナル内のデジタルマップはリリース済み（2024年10月リプレイス）。現在機能改修中。おおよその移動時間はデジタルコンテンツで掲載可能だが、人の移動速度により異なるため、案内マップ上にはおおよその距離を記載する
03-7	達成	**ランプ内旅客用バス不足の解消** ・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、そして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】	T2国際線のソーティング場における暑さ対策はTIATと情報共有し検討。 一時保管の問題は今後の課題として検討する。

04.京浜急行電鉄株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
04-1	達成	**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、設置に時間がかかる駅での安全対策について確認したい。【昨期からの継続】	京浜急行電鉄株式会社のホームドア設置計画と駅安全対策について記載。ホームドアは現在17駅に設置済みで、2025～2028年度には24駅に設置予定。駅安全対策として非常停止ボタン、内方線付き点状ブロック、駅係員・警備員による巡回、防犯カメラ、インターホン、ベンチの設置などがある。
04-2	継続課題	**駅、車内における案内アナウンスについて** ・京急線の一部駅（穴守稲荷駅、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乗降に時間がかかり遅延の原因となっている。これらの課題を解決するため、駅での電車発着案内と、車両の分散乗車を促すアナウンスの強化を要望する。【新規】	駅・車内における案内アナウンスと電光掲示による電車発着案内の表示、特定の駅における車両の混雑について記載。ホームドア設置駅では編成両数ごとのドア位置を表示。電光掲示は列車の待ち合わせや乗降人員等を踏まえ設置計画を策定。朝ピーク時の空港線における車両混雑に対し、LCD表示器への更新、自動放送に加え車掌の肉声による案内、荷物置き場を示すフロアシート貼付などで対応。

05.東京モノレール株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
05-1	達成	**新整備場駅におけるバリアフリー化について** ・改札階とホーム階を結ぶ階段が狭く、車椅子や杖を利用する方の移動が困難なため、エレベーターなどの設置による駅のバリアフリー化の要望と、その計画や進捗状況について確認したい。【新規】	新整備場駅バリアフリー工事、2026年2月完了予定。エレベーター利用可能に。整備場駅バリアフリー化は、利用状況とコスト考慮し、他駅との優先順位付け後に検討。
05-2	前進	**整備場駅のバリアフリー対応について** ・青宙橋の開通により、羽田旭町方面への利用者が増えることが予想される。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】	青宙橋開通により整備場駅利用客増加が見込まれるが、バリアフリー化は利用状況とコストを考慮し、他駅との優先順位付け後に検討。新整備場駅では2026年2月にバリアフリー工事が完了し、車イス利用者はエレベーターが利用可能になる。これまで必要だった20～30分のチェアメイト案内時間が不要になる。

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
05-3	継続課題	**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で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】	デジタルサイネージに関して意見は特になく、各駅のデジタルサイネージはマナー啓発や新規店舗紹介、多言語対応など有効な情報提供ツールとして機能している。今後もタイムリーで利便性の高い情報提供のため、より良いツールを検討していく。

06.東京空港交通株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
06-1	①達成 ②継続課題	**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。今期は、新浦安発のリムジンバスについてもweb予約を可能にしてほしい。【昨期からの継続】	①２０２５年６月１日より空港行きもWEB予約に対応。 ②以下の２点が考えられる。 ・通信機能を持たせ案内表示をデジタル化し接近情報や荒天時における運行情報をリアルタイムに表示させる「スマートバス停」の採用 ・web上で各停留所に応じた運行情報、接近情報を表示させる方法
06-2	前進	**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、ホームページ上での到着予想時刻の表示を検討してほしい。【昨期からの継続】	①主要路線の所要時間はホームページに掲載中。主要路線以外はリアルデータ不足で拡張が限定的。今後、システム改修により表示可能になりそうな路線は、葛西～羽田空港、新浦安～羽田空港、新浦安～成田空港、東京ディズニーリゾート～成田空港。 ②他社の「スマートバス停」導入を検討しているが、運行情報と位置情報データ管理規格の違いからシステム統合が難しい。ウェブ上での接近情報表示は、ダイヤ情報や便番号の整理を進め、停留所ごとの表示システム構築が拡張性や費用対効果の面で優れていると判断。引き続き検討し、お客様の利便性向上を目指す。

07.京浜急行バス株式会社

No.	状況	要望内容（要約）	回答（要約）
07-1	前進	**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、進捗状況、今後の方針をうかがいたい。【昨期からの継続】	羽田空港発の空港中距離路線において、航空便遅延に対応した新システムを構築中。今後、一部路線からWEB予約を開始する予定で、詳細は確定次第発表される。

＜回答の振り返りと第27期の政策要望に向けて＞

第26期では、Google Formを活用した意見集約をはじめとして組合員の皆様からのべ340件ものご意見をいただきました。フィールドワークや要望先との綿密な意見交換を通じた精査を経て、多くの前進回答を獲得し、5つの政策要望の達成・実現という大きな成果を収めることができました。継続課題となった案件も多数ありますが、過去から要望していたものが今期実現できたことも踏まえると、長期的な解決に向けた一歩として価値のあるものだと認識しています。

第27期も、引き続き我々を取り巻く環境認識と照らし合わせながら、要望先との『共創』の視点を大切にし、『羽田空港とその周辺地域の発展』に貢献できるよう政策要望活動をおこなっていきます。

組合員の皆様からの声が我々の活動の原点です。
ぜひたくさんのご意見をお寄せください！