

I	グランドハンドリング
I01	空港制限区域内における事故防止について
I01-1	全ての空港において、タイヤガード未設置の PBB については、可及的速やかに設置すること。また、東京国際空港における今年度の設置計画を開示すること。
I01-2	AED の設置を表す表示をランプ内にも設置するするように指導すること。
I01-2-(1)	厚生労働省による救急蘇生法の普及啓発により、国の合同庁舎や東京国際空港のターミナルを使用している事業者自らが AED(自動体外式除細動器)の設置を進めている。しかし、建物の外側において作業をおこなう現場の作業員には、AED の所在を示す表示看板などが極めて少なく、緊急時に AED にたどり着けない可能性が高い。AED は、旅客に限らず空港内の作業員をふくめすべての者が使用できるように準備されるべきである。
I01-3	作業員の安全確保の観点からも、制限区域内の作業車両の排気ガスが、環境省の基準に満たされているのかを調査し、その分析結果を開示すること。また、満たされていないのであれば、その車両がどのタイプで今後はどのような対策を講じていくのかを開示すること。
I01-4	到着旅客のクリーンエリアへの逆流防止の為、手荷物受取りの有無に係わらず、動線を統一すること。
I01-4-(1)	東京国際空港等においては、手荷物を引き取らずにロビーに出てしまった到着旅客が、手荷物受取りエリアに逆流しようとしてくるので、到着ロビーの職員がひとりひとりの対応をしながら手荷物を引き渡している。
I01-4-(2)	東京国際空港等の出発旅客と到着旅客が混在する空港は、動線を分離すること。
I01-5	以下の空港における、不安全個所の改善を行う事。
I01-5-(1)	東京国際空港 下記のオープン SPOT へトーイングする際、路面の歪みが激しくインシデントを起こしかねないので、路面の補修工事を行う事。 ・ SPOT808~809 後方 TAXIWAY-E の隆起。南進による SPOT809 への牽引作業で、下り勾配で加速されながらの右折スポットインでジャックナイフ現象が起こりかねない。 ・ SPOT605 番。SPOT 中心部が高くなっているため、下り加速がついた航空機を停止位置で止める時にかなり危険である。
I01-5-(2)	東京国際空港 SPOT24 から PUSHBACK する際に目標として使用する為に、TAXIWAY-z を延長するガイドラインを新設すること。特に夜間の PUSHBACK 中に、機体後

	方クリアランス(距離)を計る目安がない為に不安全である。
I01-5-(2)	成田空港 JL3 横のゲート近傍に、大型トラックが停車している事が多く、交互通行ができない為、不安を感じる事が多く対策が必要である。
I01-5-(3)	新千歳空港 南側機材置き場に照明施設を設置すること。 照明が不足しており、夜間のドーリー連結作業時に危険を感じる。
I01-6	空港制限区域内で運転する資格は、 道路交通法と同等の資格基準とすること。
I01-7	グランドハンドリングの職場では人員不足が要因と考えられる不安全事例が多発している。グランドハンドリング企業の供給能力確保のために、国交省は労働条件向上、職場環境の改善を求めることも視野に入れた指導力を発揮すること。
I01-7-(1)	SMS では、安全に関わる労働条件の 改善は、労使双方と国に責任があるとしている。労働環境(条件)が安全阻害要因になっていないかの調査を行い、必要な是正を指導することは、国の重要な責務の一つである。
I02	貨物・郵便の安全について
I02-1	航空貨物利用運送事業者や郵便事業者に対しても、航空の危険品輸送に関する一般教育や安全教育訓練を十分に実施するように指導し、未然に無申告危険物が搬入されないような体制を構築化すること。