

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C01	1	航空局全体	A	継続	東本	空港周辺の環境整備のあり方について。	近年、航空機の運航に影響を与える建造物（東京国際空港、鹿児島空港）や場外飛行場（成田国際空港）、空港周辺の照明（那覇空港）など、従来の航空法では網羅しきれない事例が続発している。空港周辺の環境整備のあり方について、航空局として検討する機会を設けていただきたい。
C01	2	航空局全体	A	継続	東本	誘導路形状、名称の策定に関わるヒアリングプロセスの見直し。	東京国際空港において現場の混乱を招く原因となった誘導路名「B=Branch」が削除されるまで10年という長い時間を要したという苦い経験があるにも関わらず、那覇空港、福岡空港で現場の混乱がまた新たに発生しようとしている。この状況を鑑み、誘導路形状や名称の策定段階における不十分な意見聴取の実態が明らかな現在のヒアリングプロセスを見直すこと。
C01	3	航空局全体	A	継続	東本	パイロットと救難・救急隊員が直接交信出来る体制の確立。	緊急時にパイロットと救難・救急隊が直接交信することは事態の早期把握と迅速な対応に大変役立つため、日本でも同様の体制を確立していただきたい。例えば、豪州では救急隊長のみにICAO英語レベル3程度を要求しており、日本でも参考になる。
C01	4	航空局全体	A	継続	東本	Runway Safety Teamsの設置。	ICAO発行「Runway Safety Team Handbook」に沿ったRunway Safety Teamsの設置を日本において行うこと。それに沿っていないものは「Runway Safety Team」という名称を使用しないこと（Handbookに従わない擬似組織の設立はICAOでの議論をないがしろにするものである）
C01	5	航空局全体	A	継続	東本	SPOT番号路面標識の改善と土木基準の見直し。	コンクリート面に黄文字のみではコントラストが無く視認性が低いため、標準となった黒地に黄文字へ早期に変更すること。また、就航する航空機の大きさ（目線の高さ）によって路面標識の大きさが決まるように土木基準を見直すこと。
C01	6	航空局全体	A	継続	東本	誘導路路面標識の見直し。	中大型機にとっては従来の誘導路路面指示標識は表示が小さいため、成田空港第2ターミナル周辺に塗布されている誘導路標識等を参考に、土木基準の変更を実施すること。
C01	7	航空局全体	A	継続	東本	駐機スポット番号の改訂。	駐機場の番号は「4」を抜かすことなく、連続した番号に変更し、日本における空港設置の基準とすること。確認できる限り、以下の空港が該当：旭川空港、帯広空港、釧路空港、新千歳空港、秋田空港、庄内空港、福島空港、富山空港、岡山空港、広島空港、山口宇部空港、高松空港、松山空港、大分空港、長崎空港、宮崎空港、奄美空港、新石垣空港
C01	8	航空局全体	A	新規	東本	駐機スポット番号の改訂。	青森空港その他において、駐機場の番号は「9」を抜かすことなく連続した番号に変更し、日本における空港設置の基準とすること。
C01	9	航空局全体	A	継続	東本	駐機スポット番号の改訂。	新千歳空港、成田国際空港において、駐機場の番号は「13」を抜かすことなく連続した番号に変更し、日本における空港設置の基準とすること。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C01	10	航空局全体	A	継続	東本	Stop Aiming Lightsの新規設定とAIPの改訂。	Stop Aiming Lights（例：現在の伊丹空港、過去の成田空港）は滑走路誤進入防止及び航空機末端におけるクリアランス確保の両面で有効な航空灯火である。また、航空機の大小を問わずパイロットが適切に航空機を停止させるための援助施設として効果的であることから、航空灯火として新規設定すること。これに伴い、AIPの記述「誘導路交差部を地上走行する場合の注意事項」は、狭隘な空港における適切な運用の妨げとなるため、記述内容を変更または削除すること。
C01	11	航空局全体	A	新規	東本	工事中に伴うスポット番号設置のあり方。	福岡空港における工事期間中のHuman Factorを無視したスポット番号設置について、現場では多大なる混乱を生じている。混乱の原因を総括し、Human Factorを考慮した今後の空港作りの指標を策定すること。
C01	12	航空局全体	A	継続	東本	誘導路中心線灯の仕様に関する研究。	現在のLED Lightになって以降、雪が溶けず視認が困難となるケースが続発している。雪によって誘導路中心線灯が視認出来なくなる状況を解消する仕様について研究を行うこと。 参考URL： http://www.ledline.net/
C01	13	航空局全体	A	新規	東本	小型動物が空港敷地内に侵入した際の考え方。	函館空港のキツネ、長崎空港のタヌキなど、夜行性小型動物の空港敷地内侵入事例が多数報告されている。航空機との衝突事例は報告されていない一方で、函館空港では屋間のキツネ目撃のみによる着陸復行の指示など、動物の生態を十分に研究した運用ではない実態がある。また、空港敷地内における犬の侵入による空港対策もまちまちである（東京国際空港、宮古島空港等）。小型動物が空港敷地内に侵入した時の対応策を、動物の生態に合わせて取りまとめること
C01	14	航空局全体	B	継続	東本	救難救急対策の強化。	海上空港の特性を考慮した救難救急対策について、関連する近隣団体に協力を仰ぐという連絡通知を中心とした現在の対策では大型機の事故対策の点で不十分である。少なくとも東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港においては、空港管理者が大型機の事故対策に対応出来る独自の救助用船舶を所有し、船舶を利用した訓練を実施すること。（参考：香港国際空港）
C01	15	航空局全体	A	新規	東本	Multilaterationの高度化推進。	日本を除く諸外国で一般的となっている、ADS-Bを併用したICAO Doc8730準拠のA-SMGCS構築を実現すること。これに伴い、管制官による地上車両等のモニターも可能となる。
C02	1	新千歳空港	B	継続	各東本	A1 TWYにおけるHold Short Lineの見直し。	2本あるHold Short Lineはヒューマンエラーを誘発するため、1本運用とすること。その他、滑走路誤進入を防止する方策を施すこと。
C02	2	新千歳空港	B	継続	各東本	高速離脱誘導路の常時オープンと運用の見直し。	高速離脱誘導路はRWY01L/19Rが除雪中の場合等を除いて常時利用可とし、滑走路の除雪完了と同じタイミングで高速離脱誘導路もオープンすること。オーバーラン防止のため、雪氷滑走路状態での滑走路離脱は高速離脱誘導路を標準とする運用にすること。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C02	3	新千歳空港	B	継続	各東本	Slippery Condition測定体制の改善。	2004年2月に発生したオーバーランと相似ケースが発生（2017年1月）したことに鑑み、現在のSlippery Condition測定体制の改善につなげること。
C02	4	新千歳空港	B	継続	各東本	Slippery Conditionの速やかな通報体制の確立。	冬期におけるRWY Condition並びに主要誘導路のSlippery Conditionの測定は、天候の変化に合わせて適宜観測を行い、交通流および量を理由にすることなく、空港管理者側が主体となって速やかに通報する体制を整備すること。現状では天候の回復・悪化にも関わらず現況と異なる通報が長時間継続されることが多い。
C02	5	新千歳空港	B	継続	各東本	Braking Action通報の促進。	着陸時のオーバーラン事例に鑑み、積極的にBraking Actionを通報させる仕組みを構築すること。
C02	6	新千歳空港	A	継続	各東本	誘導路形状、名称の策定に関わるヒアリングプロセスの見直し。	東京国際空港において現場の混乱を招く原因となった誘導路名「B=Branch」が削除されるまで10年という長い時間を要したという苦い経験があるにも関わらず、那覇空港、福岡空港で現場の混乱がまた新たに発生しようとしている。この状況を鑑み、誘導路形状や名称の策定段階における不十分な意見聴取の実態が明らかな現在のヒアリングプロセスを見直すこと。
C02	7	新千歳空港	B	新規	各東本	TWY T1とT2の名称統一。	TWYは曲線で連続しているが、途中で名称が変更になっているため、結果として管制指示が不明瞭でミスの原因となっているため、同一誘導路名称に変更すること。
C03	1	丘珠空港（札幌飛行場）	B	継続	東本	滑走路の延長。	特に冬期運航における離着陸性能は極めて厳しいことを理由に副操縦士が離着陸不可という極めて特殊な位置付けの空港となっている。
C03	2	丘珠空港（札幌飛行場）	B	継続	東本	ALSの設置。	夜間及び低視程下での視認性向上のため。
C03	3	丘珠空港（札幌飛行場）	B	新規	東本	除雪体制の見直し。	除雪に多くの時間を要していることから、除雪体制の見直しを申し入れること。
C04	1	女満別空港	B	新規	東本	スポット番号標識の設置。	スポット番号がわかるように標識を設置すること。
C05	1	青森空港	B	継続	東本	誘導路名称の改訂。	TWY T0を廃止し、現在のTWY T0はP1とすること。それに伴い、P1以降を順次変更すること。そして、RWY06に接続する誘導路はT1とし、それに伴い関係する誘導路名称も順次変更すること。
C05	2	青森空港	B	新規	東本	駐機スポット番号の改訂。	小型機駐機場の番号は「9」を抜かすことなく、連続した番号に変更すること。
C05	3	青森空港	B	新規	東本	スポット番号標識の設置。	スポット番号がわかるように標識を設置すること。
C06	1	花巻空港	B	新規	東本	風の影響に関する運航支援システムの設置。	過去、強風が原因で航空機事故が発生するなど、運航に与える風の影響が極めて大きい空港であることを鑑み、SOLWIN（地方空港向け低層風情報提供システム）やJAXAの風情報システム等の運航支援システムを航空局として優先的に導入すること。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C07	1	山形空港	A	新規	東本	滑走路の延長及びEMASの設置。	冬期運航においてオーバーランのリスクが高く安全性の向上が必要である。RWY01からの進入が背風となる場合があり、滑走路2000mでは短い。また滑走路延長と同時に、オーバーラン時に被害を最小限にとどめるEMAS(Engineered Materials Arresting System)の設置を検討すること。
C08	1	庄内空港	A	新規	東本	EMASの設置。	滑走路長が2,000mと短いことに加え、地形の影響で着陸前の気流が悪い。さらに冬期運航が重なるとリスクは著しく高くなることから、優先的にEMASを設置すること。
C09	1	新潟空港	B	新規	東本	標識の補修。	Mandatory Instruction Signs、誘導案内灯などの標識が色褪せて見えづらいという声が多く挙げられている。パイロットにとって必要な視覚援助施設であり、適切に補修を実施すること。
C10	1	東京国際空港	A	新規	羽東本	Runway Safety Teamの設置。	ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」及びICAO発行「Runway Safety Team Handbook」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、Runway Safety Teamを導入すること。
C10	2	東京国際空港	B	継続	羽東本	LDA APPに伴う滑走路誤進入防止対策。	ICAO Annexにないパラレル式での大きなOffset角を有するLDA APPが設定運用されているが、運用前から指摘してきた通り、滑走路誤進入を誘発するレイアウトとなっており、実際に誤進入が頻発している(RWY22からRWY23への誤進入)。これ以上のインシデントを発生させないため、現行のLDA APPに変わるAPP方式の設定に変更すること。
C10	3	東京国際空港	A	新規	羽東本	将来的なLDA APPの廃止。	LDA APPの運航が開始されて7年余が経過したが、現在でも特に国外航空会社にとって負担が大きく、不安全を助長している。そのために様々な対策を依頼してきたが根本的な対応は取られていないことから、将来的なLDA APPの廃止と代替APPの早期設置を検討すること。
C10	4	東京国際空港	A	新規	羽東本	現在の敷地を有効活用したD滑走路の滑走路長延長。	D滑走路両端のRESAを短縮してEMASを両端に設置することで、現在の敷地を利用しながら滑走路延長が実現可能となる。これによって現在の離陸性能が若干緩和されることでD滑走路利用可能な航空機が増加すると共に、オーバーラン対策としても有効な対策となる。
C10	5	東京国際空港	A	新規	羽東本	RWY34Lを迂回する誘導路の新設。	TWY LとP(いずれかまたは両方)を南に延長させ、同時にA TWYを西に延長させ結合させる海上誘導路(Perimeter Taxiway: 外周誘導路)を設置すること。それによってRWY34L/16Rの離着陸機から迂回させることが可能となると共にスムーズな地上走行が期待出来る(参考: EDDF、KDFW、KSF0、ZSSS等)
C10	6	東京国際空港	B	継続	羽東本	地上標識周辺の草刈り作業について。	特に秋期の草刈り作業の時期が遅く、誘導路名称標識などの看板が見えづらい時期が長期に渡っている。小型機だけでなく、中大型機からも視認困難なケースが多数報告されている。成田空港を参考に、草刈り作業の工程を見直すこと。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C10	7	東京国際空港	A	新規	羽東本	航空機の運航に影響を与える風やWake Turbulenceをモニターするシステムの確立。	狭隘な地域に空港を設置・拡張せざるをえない現状を鑑み、空港敷地内及び空港周辺にある建造物に当たる風やWake Turbulenceが航空機の運航に与える影響を継続的にモニターするシステムを確立すること。(RWY22 Final、RWY34L Short Final、RWY05 T/O Roll等)
C10	8	東京国際空港	B	継続	羽東本	跡地第一ゾーン、第二ゾーン開発における問題点の制御。	従来の航空法では規制されない地域における建造物(国際線ターミナルビル)による風の影響が航空機の運航に影響を与えている現状を踏まえ、今後の空港周辺地区の開発において空港管理者として航空の安全に積極的に関与すること。
C10	9	東京国際空港	B	継続	羽東本	RWY34L東側の格納庫による乱気流の影響。	RWY34L使用時に、北東風が卓越している気象状態で着陸前の乱気流が数多く報告されている。乱気流発生メカニズムをシミュレーション解析し、内外の航空会社に情報公開すること。また乱気流発生を抑制するために格納庫の形状に関する研究、及び移設の検討を航空会社と協力して実施すること。
C10	10	東京国際空港	B	継続	羽東本	RWY34R到着機の後方乱気流のRWY05出発機に対する影響。	RWY05からの離陸滑走時、RWY34R着陸機の後方乱気流によると思われる不具合事象が多数報告されている。発生メカニズムをシミュレーション解析し、その結果を内外の航空会社に情報公開すること。
C11	1	成田国際空港	A	新規	東本	ICAO基準のRunway Safety Teamを設置すること。	ICAO発行「Runway Safety Team Handbook」に沿ったRunway Safety Teamの設置を日本において行うこと。それに沿っていないものは「Runway Safety Team」という名称を使用しないこと。(Handbookに従わない擬似組織の設立はICAOでの議論をないがしろにするものである)
C11	2	成田国際空港	B	継続	東本	B滑走路の運航に関わる問題。	B滑走路北東側に場外離着陸場が設置されたことで、航空機の安全運航に支障を来している。また、新たな建造物によって管制塔から視認出来ないエリア(ブラインドエリア)が増加している。この状況を鑑み、空港周辺の環境変化が航空機の運航に影響を及ぼさないための指針作りを航空局自ら立案すること。
C12	1	富山空港	B	継続	大本	TDZ LGTの設置。	厳しい運航環境での進入を強いられることが多く、TDZ LGTはハードランディング防止効果が大きいと考えられる。空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。
C12	2	富山空港	B	継続	大本	誘導路中心線標識の視認性向上。	誘導路中心線標識がオレンジ色であるため、駐機場の照明により、その視認性が低くなっている。そのため誘導路中心線標識に黒枠を施すこと。(参考：大阪国際空港の誘導路中心線標識)
C13	1	小松空港(小松飛行場)	A	継続	大本	Stop Aiming Lights、Runway Guard Lights等の設置。	滑走路へ進入する前に旧滑走路を横断するが、その旧滑走路の影響によって誘導路面に凸凹面が残っていることから路面標識が確実に視認出来ない。それが原因で過去に滑走路誤進入の事例が発生している。滑走路誤進入防止の観点から、Stop Aiming LightsやRunway Guard Lights等の設置を行うこと。
C13	2	小松空港(小松飛行場)	B	継続	大本	RCLLの設置。	夜間及び雪氷滑走路時における有効な視覚援助施設となるため。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C13	3	小松空港（小松飛行場）	A	新規	大本	滑走路中心線標識の明瞭化。	滑走路中心線標識がタイヤ痕でほとんど見えない状態となっている。RC LLの設置を含め、民間航空機の安全で適切な運航維持のために航空局として積極的に自衛隊側へ働きかけていただきたい。
C14	1	大阪国際空港	B	新規	各大本	誘導路誤進入対策。	RWY32Lに着陸後、W9-C5と走行する際、W9でA-RWY手前で待機し目の前に見えてくるのはC4への中心線でありC5に入るにはA-RWY上でやや大きく左に旋回しないとC5の中心線が見えてこない。C4への誤進入の可能性があるため、対策を講じていただきたい。
C15	1	関西国際空港	B	継続	各大本	TWY A10に関する誘導路標識の視認性の改善。	TWY PをRWY06に向けて走行中、A10からIntersection Departureを実施する際にTWY A9の誘導路標識が目立ち、誘導路を誤認する恐れがある。路面標識による改善が図られたことは評価するが、本来は誘導路標識の設置が施行されるべきであり、A9の誘導路標識移設と共にA10の誘導路標識設置を引き続き検討すること。
C15	2	関西国際空港	B	継続	各大本	TWY J1およびそれに平行するTWYの延伸。	混雑緩和およびシンプルで効率的な地上走行経路を確立するため、J1とそれに平行するTWY（現在のTWY R）をRWY 06L/24R側まで早期に延伸すること。
C15	3	関西国際空港	B	継続	各大本	J3 TWYの延伸。	S1とL TWY間のJ4 TWYにおける混雑解消のため、J3 TWYをL TWYまで延伸させること。
C15	4	関西国際空港	B	継続	各大本	TWCLの設置。	夜間や雨天の低視程下時における安全確保のため、X1 TWYおよびR TWYとU TWY間のTWYにTWCLを設置すること。
C15	5	関西国際空港	B	継続	各大本	誘導路名称の変更。	平行誘導路の名称をはじめ、現場から誘導路名称の変更を求める声が多数挙がっている。新ターミナル建設を見据え、IFALPA Policy (*1, (*2) に基づいた誘導路名称の変更を行うこと。
C16	1	八尾空港	B	継続	各大本	グレーチング等の設置。	航空機の転落防止を目的として、グレーチング等の側溝蓋を滑走路脇の側溝全てに設置すること。
C17	1	但馬空港（但馬飛行場）	B	継続	大本	RCLLの設置。	1,200m長滑走路における様々な運航制限がある中で、冬季運航の夜間や低視程下において滑走路中心線のみで離着陸滑走を行うのは、運航乗務員に大きな負担となっている。滑走路灯だけでは灯火による外部情報が少なく、離着陸走行に困難を来す。更に低視程下の着陸では滑走路面の視認が難しく、機体接地のタイミングを的確に把握する事が困難であり、着陸時の衝撃により乗客の負傷に繋がることが懸念される。
C18	1	出雲空港	B	継続	大本	滑走路の延長。	厳しい冬期運航での安全な運航確保のため。
C19	1	米子空港（美保飛行場）	B	継続	大本	RCLLの設置。	夜間及び雪氷滑走路時における有効な視覚援助施設となるため。
C20	1	岩国空港（岩国飛行場）	B	継続	大本	RWY Conditionの測定の実施。	雪氷時Braking Actionが報告されず、機長判断で実施している。RWY Conditionの測定を行い、通報する方式を採用すること。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C21	1	松山空港	A	継続	大本	ALS、TDZ LGTの設置。	ALSとTDZ LGTは一連の航行援助施設とされているが、ALSは夜間及び低視程下での視認性向上、TDZ LGTはハードランディング防止効果が考えられるなど、それぞれ単独での設置も有効である。空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。
C21	2	松山空港	B	新規	大本	草刈りの確実な実施。	目線の低い航空機から誘導路標識が見えないことが多い。
C22	1	福岡空港	A	新規	各大本	Runway Safety Teamの設置。	ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」及びICAO発行「Runway Safety Team Handbook」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、Runway Safety Teamを導入すること。誘導路供用開始に向け、話し合いの場を設けることは不可避である。
C22	2	福岡空港	A	新規	各大本	拡張される新ランプエリアの運用方式。	拡張される新ランプエリアには、原則として誘導路(TWY K予定)はほぼ不要であることが経験上分かっている(例：ミュンヘン空港)。もしもTWY Kを新設する場合は多くても2-3本で十分である(本数が多いと、かえって混乱を招く可能性が高くなる)。また、その場合は誘導路中心線標識のみとし、費用抑制に極力努めること(将来の変更にも対応可能となる)
C22	3	福岡空港	A	継続	各大本	TWY E2におけるStop Aiming Lightsの設置。	TWY E2に停止する航空機へ適切な位置で停止するための情報を提供することで、A TWYを走行する航空機との適正な間隔が確保され、円滑な交通流が確保されることが期待出来る。またパイロットが自機の停止位置を正確に把握出来ることから、滑走路誤進入防止にも有効である。加えてTWY E1のStop Aiming Lights (Poles) は既に撤去されており、試験運用は終了したと思われるが、その結果の情報を開示していただきたい。
C22	4	福岡空港	A	新規	各大本	中間待機位置標識への変更。	TYW E1からE7、及びW2からW8に設置されている誘導路安全間隔表示線(白の二重線)を、航空局の正式基準である中間待機位置標識に変更すること。
C22	5	福岡空港	B	新規	各大本	滑走路面の凹凸改善。	RWY 16側 E2 付近の凹凸が大きいため。
C22	6	福岡空港	B	新規	各大本	平行誘導路における視認性向上。	「Hold Short EO」の管制指示に対する標識が小さく見にくい。また、「Hold abeam Spot HOO」の管制指示に対する標識が無い。工事の際の仮の番号とはいえ、H16と16という同じ番号が存在するのは、誤認しやすく危険なため、今後このようなことが起こらないようにしていただきたい。また、SPOT番号の標識がないところが多いので改善していただきたい。
C23	1	大分空港	A	継続	大本	誘導路名称の変更。	誘導路T0はIFALPA Policyに則してT1とし、その他の誘導路名称もそれに合わせて変更すること。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C24	1	佐賀空港	A	新規	大本	滑走路の延長。	深夜貨物運航が実施されている時間帯は騒音対策でILS進入の理由が制限されているなど、厳しい運航環境が強いられているため。
C25	1	長崎空港	B	新規	大本	草刈りの確実な実施。	目線の低い航空機から誘導路標識が見えないことが多い。
C26	1	宮崎空港	A	継続	大本	ALS、TDZ LGTの設置。	ALSとTDZ LGTは一連の航行援助施設とされているが、ALSは夜間及び低視程下での視認性向上、TDZ LGTはハードランディング防止効果が考えられるなど、それぞれ単独での設置も有効である。空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。
C26	2	宮崎空港	A	継続	大本	TWY S6の拡幅。	Safety Management Systemの観点から、誘導路誤進入防止を主な目的としてB767クラス以上の航空機も通行出来るようにすること。
C26	3	宮崎空港	B	継続	大本	草刈りの実施。	恒常的に訓練を実施している小型機（単発航空機等）の目線から視認出来ない誘導路指示標識を減少させるため、草刈りの頻度を増加させること。
C27	1	鹿児島空港	A	継続	各大本	制限表面を突出する障害物の速やかな除去。	進入表面及び転移表面に抵触している樹木や工作物が多数存在していることから、速やかな除去を実施すること。航空機の運航への影響だけでなく、離陸出来ないことによる心理的ストレス、ハリーアップに繋がる懸念される。
C27	2	鹿児島空港	B	新規	各大本	エプロン境界線の改善と誘導路中心線灯の設置。	特に夜間や悪天候時において、エプロン境界線と誘導路中心線を誤認し航空機が間違った経路を走行することがあるため改善が必要。また、Spot1-3での地上作業（Pushback）時、平行誘導路P4-P5内で誘導路中心線灯が一部設置されていない箇所があり、誘導路までの距離感が掴めず危険を感じるため、誘導路中心線灯の設置が必要。
C28	1	屋久島空港	B	継続	大本	過走帯の強度向上。	過走帯での180度転回が、路面の強度不足を理由に禁止されているため、滑走路端で180度転回を実施している。しかし、特に夏場の高温時または重量が重い場合に、パイロットが十分な注意を払った転回を行った場合でも、滑走路グルーピングの損傷が発生しておりFODを招く恐れがある。過走帯での180度転回を可能とすべく過走帯の強度を上げること。
C28	2	屋久島空港	B	継続	大本	RCLLの設置。	滑走路中心線灯が設置されていないため、夜間の離着陸において滑走路中心線だけで離陸及び着陸滑走を中心に保持するのは運航乗務員に大きな負担となっている。特に悪天による低視程および夜間の着陸に於いては、滑走路面の視認が難しく、機体接地のタイミングを的確に把握することが困難であり、状況によっては着陸時の衝撃により乗客の負傷に繋がる懸念されるため。
C28	3	屋久島空港	B	継続	大本	CGLの設置。	悪天候時に空港と航空機の位置が把握しやすく、錯覚を防止できるため。

C. 空港

2018年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要望事項	要望理由
C29	1	奄美空港	B	継続	大本	駐機場から平行誘導路に接続する部分の視認性の向上。	特に夜間において、駐機場から平行誘導路に繋がる部分の視認性が悪い。現在の誘導路中心線標識の早期改修及び黒の縁取りを加えることに加え、誘導路中心線灯を新規設置すること。
C30	1	喜界空港	B	継続	大本	REDLの設置。	低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。
C31	1	沖永良部空港	B	継続	大本	REDLの設置。	低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。また、これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。
C31	2	沖永良部空港	B	継続	大本	旧滑走路標識のMarking消去。	雨天時、旧滑走路標識が反射して見誤ることが多く報告されているため。
C32	1	与論空港	B	継続	大本	REDLの設置。	低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。また、これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。
C33	1	那覇空港	A	継続	各大本	Runway Safety Teamの設置。	ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」及びICAO発行「Runway Safety Team Handbook」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、Runway Safety Teamを導入すること。新滑走路及び誘導路供用開始に向け、現場レベルでの話し合いの場を設けることは不可避である。
C33	2	那覇空港	A	継続	各大本	ILSの設置。	新滑走路の北側から進入するPAR以外の精密進入方式新設。PARでは悪天時の強雨等にレーダー識別の維持が困難となる場合があり、精密進入となり得ない状況がある。過去にPAR進入中に異常に降下した事例や新滑走路側へレーダー誘導された事例がある。
C33	3	那覇空港	A	新規	各大本	中間待機位置灯の設置。	既存のNo. 1～No. 4、及びE7の中間待機機路面標識（ストップライン）だけでは夜間や雨天時の視認性が悪いため。
C34	1	宮古空港	B	継続	大本	滑走路の凹凸改善。	RWY04側でグルーピングの補修工事を行った箇所の凹凸が大きく、離着陸の際に計器の指示を読み取ることが困難なほど安全性と快適性に問題がある。
C35	1	新石垣空港	B	継続	大本	誘導路からランプエリアの視認性向上。	夜間降雨時等は、特にランプエリアからスポットへの導入ラインが見にくいため、誘導路中心線灯や誘導路案内灯、各スポット標識の設置等を求める。
C36	1	与那国空港	B	継続	大本	RWY08に対するCGL、RLLSの設置。	夜間・低視程下におけるRWY08への周回進入において、空港南側の丘陵地帯による影響で滑走路を直接視認出来ない。また、滑走路周辺の参考物件が希少であるため、経路や降下角の錯覚を起こしやすいため、旋回灯（CGL）と進入路指示灯（RLLS）を設置すること。

< 参考 >

(*1) IFALPA (国際定期航空操縦士協会連合会) (C15-5関連)

世界100カ国以上、100,000名以上のパイロットが加盟しているICAOの恒久オブザーバー。パイロットの声をICAO Annexに反映させる唯一のパイロット団体。

(*2) 誘導路名称に関するIFALPA POLICY (C15-5関連)

- * 滑走路に接続するTaxiwayは、片側末端から反対側の末端まで順に名称をつけ、数字は飛んだり抜けたりしない。(例：A1、A2、A3・・・A12など)
- * 数字の順番は、0からではなく、1から順に使われるべきである。
- * Taxiwayは、東西、南北等、一端から反対側の一端まで連続する。途中で名前が変わらないこと。
- * 主要ルートは、A、B、C等、アルファベット1つと制限する。
- * I、O、Zは、1、0、2と間違えやすいので、使用を避けるべきである。
- * XはClosed Taxiwayの標示と間違えやすいので、使われるべきではない。
- * 同じ空港内で、異なったTaxiwayに、同じあるいは似通った名称を付けないこと。
- * 滑走路を交差するTaxiwayは避け、不可能な場合は滑走路の両側で同じ名称にしない。
可能であるならアルファベットも数字も異なるのが望ましい。(例：K5とJ4など)
- * 主要Taxiwayに接続するTaxiwayの名称は、滑走路に接続するTaxiwayと間違えないような名称とするべき。
- * Standard Taxi Routeは、Taxi Clearanceなどの誤解をなくす意味でも活用されるべき。
- * Holding PointはTaxiwayの名称と間違えられないような名称を使用する。
- * 中間Holding Pointは“Spot”に数字をつけた名称にする。(例：Spot 7など)
- * Gateやエプロンの名称はTaxiwayの名称と混同しないようにする。