

E. 空域・航空管制

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
E01	1	軍事空域について	A	継続	大本	那覇進入管制区周辺の制限空域の縮小、または開放	那覇進入管制区周辺の制限空域（W-173、W-174、W-174A、W-178、W-178A、W-185空域）悪天候空域回避が困難であり、また出発到着経路の迂回を強いられている実態から、積極的な空域開放を求める。加えて、米軍演習空域における悪天候回避、緊急時における空域の開放は、今後もさらに柔軟かつ迅速な調整が出来るような体制の強化が必要。
E01	2	軍事空域について	A	新規	大本	ITRA（岩国臨時留保空域）の低高度化、及び岩国基地周辺の高度制限の変更	この周辺での悪天候回避においてITRAは回避飛行の障害である。また岩国基地の存在により、その周辺の空港に着陸する際の高度制限が高く、安全な飛行の障害となっている。
E01	3	軍事空域について	A	継続	東本	米軍・自衛隊の進入管制区などの返還・削減の実現。とりわけ横田および岩国空域については管制業務の航空局への返還を早急に行わせること。	米軍・防衛省が主管する軍民共用空港においては、航空局が一括管制業務を実施する体制が安全上望ましい。
E01	4	軍事空域について	A	継続	羽東本	横田空域の撤廃、低高度化、もしくは調整経路の新設	羽田空港出発機、到着機双方において効率的な運用ができず障害となっている。空域の有効・効率的な活用のために、撤廃や低高度化のほか、曜日や時間限定で利用できる調整経路の新設を検討すること。
E01	5	軍事空域について	A	継続	東本	K空域、H空域の低高度化	K空域、H空域周辺は悪天が発生しやすい。悪天回避のための低高度への要望には、調整に時間がかかり安全な飛行の障害となっている。
E02	1	航空路について	A	継続	大本	AKARAコリド一の混雑の解消	運用方式を改善し遅延を解消すること。
E02	2	航空路について	A	継続	東本	全体的なRNAV経路において、上昇も降下も無理の無い高度制限に見直すこと。一度設定された経路を柔軟に改善できるような枠組みにすること。運用上直行の必要が無い低いMEAになるよう設定基準を緩和すること。	非与圧機やRNAV5適用外機、計器飛行証明取得のためのIFR訓練飛行等が困難になっていることと、悪天候時においては、MEA未満への高度変更にかかる経路変更が増え、業務負荷が上がっているため。
E02	3	航空路について	B	新規	東本	移管地点とWaypointとの一致	通過高度の指示が頻繁に発出される移管地点については、Waypointを設定すること。ヒアバック漏れ等のスレットを減らすことができるため。
E03	1	ATMIについて	B	継続	東本	交通流や天候等、状況に応じて適正な交通流を形成するよう交通流管理の対策を講じること。また、必要に応じて、要員配置の改善、運用方式の改善、インフラの整備を行うこと。	さらなる安全性向上のため交通流管理の向上、要員配置の改善が必要。

E. 空域・航空管制

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
E04	1	ATCコミュニケーション、ニアミス防止および管制官の教育について	B	新規	東本	管制官への航空機性能の学習強化	無理な高度制限や、機体性能を超える減速指示などを出されることがある。このような安全な飛行を阻害する管制指示をなくすため、管制官に航空機特性の理解度を深めさせる。
E04	2	ATCコミュニケーション、ニアミス防止および管制官の教育について	B	継続	東本	RCAGの改修・強化 (新潟—松本間、および庄内—山形間)	左記の低高度ブラインドエリアにより、適切な時期に交信できない不具合が発生しているため、調査のうえ改善策を講じること。
E05	1	航空保安システムの危機管理対策について	A	新規	本	札幌管制部通信障害の再発防止策、危機管理体制の確立	2017年11月に発生した左記事案について、全ての管制機関において同様事象の再発防止策の徹底、危機管理対策を確立すること。さらに、影響を最小限にするための施策を講じ、危機管理体制を充実させること。
E06	1	管制方式 ICAOに準拠していない項目について	A	継続	東本	実態に即したWake Turbulance Separationの導入	ヨーロッパで導入されたRECAT-EUを参考に、実態に即したWake Turbulance Separationを導入し、より安全性を高めること。
E07	1	各空港	A	継続	東本	(各空港共通) 石見空港RWY29、高松空港RWY08、徳島空港RWY11へのRNP AR APCHの設置	夜間は山などのテレインが視認できないことや、サーcling時の就航率向上のため。
E07	2	各空港	A	継続	東本	(各空港共通) 全国の各空港において、非精密進入のみが設定されているRWY側への、ILS、RNAV APCHもしくはRNP AR APCH進入方式の積極的な導入	特に能登空港、神戸空港、広島空港、山形空港、香岐空港、但馬空港、久米島空港、北大東空港ならびに与那国空港において、早期に導入できるよう検討すること。
E08	1	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	羽東本	羽田及び成田空港発着機の適正な交通量の制御	近年の交通量の増大により、羽田及び成田空港を発着する航空機の交通量が増大している。そのため管制官一人が受けもつ航空機数も増加し、一機あたりに対する交信速度の高速化や、管制官のリードバック漏れ、通信の混雑などを招いている。これは航空機の安全な飛行を阻害するものであり、管制官の負担も無視できない。そのため徹底的に管理されたEDCTなどで、常に交通量を制限し、空域に余裕を持った状態を維持することを求める。また早期の陸域CPDLCの導入で管制官やパイロットの負担軽減を求める。
E08	2	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	東本	【成田空港の同時平行離陸方式】離陸後のヘディングによる飛行の見直し	同時並行離陸方式について、離陸後の変針を避けるために海外のSIDに合わせた運用が必要。
E08	3	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	東本	【成田空港】地上走行時の複雑な管制指示の改善	成田空港はその地域特性上、誘導路が入り組んでおり、管制指示が複雑になりがちである。そのため不慣れな外航機などは地上走行指示の理解に時間がかかり、円滑な地上交通の妨げになっている。諸外国の事例（例：「Follow the Green」）を参考にその導入の検討を求める

E. 空域・航空管制

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
E08	4	首都圏空港機能強化および関東空域について	B	継続	東本	【成田空港】Ground Controlの管轄境界のAIPへの公示	Ground Controlの管制境界をAIPに公示すること（B Hold Line、C Hold Line、S4）。これによりパイロットによる交信の理解度が向上し、円滑な管制業務が期待出来るため。
E08	5	首都圏空港機能強化および関東空域について	B	継続	東本	【成田空港】第2ターミナル北東部の通行に支障が出ている運用の改善	第2ターミナル北東部、SPOT85、87、100F 周辺部において、プッシュバックにより誘導路を塞ぎ、通行に支障が出ている。
E08	6	首都圏空港機能強化および関東空域について	B	継続	東本	【成田空港】管制塔からのブラインドエリア（B5 TWY付近）の拡大停止	建設中のビルにより管制塔から見た際B5 TWY付近に新たなブラインドエリアができています。看板等の設置がされるとB滑走路まで見えなくなる恐れがあります。
E08	7	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	新規	東本	【成田空港】欧州空港を中心に普及しているTSAT(Target Start Approval Time)、CTOT(Calculated Take Off Time)運用を採用すること。	運航者（航空会社、パイロット）にとってハンドリングや運航準備の面で現行方式に比べてメリットが大きい。
E08	8	首都圏空港機能強化および関東空域について	B	継続	羽東本	【羽田空港】LDA RWY22/23において滑走路正対経路の有効なVertical Path Reference設備の強化	同左に同じ。
E08	9	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	羽東本	【羽田空港】Highway Visual RWY34RにおいてGPに沿って降下する方式に改善をし、安全と騒音対策のバランスをとること	過度な騒音軽減方式が安全性を非常に下げている。関連機の視認・セパレーションを優先するべきにもかかわらず、煩雑な操作を付加させている。
E08	10	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	羽東本	【羽田空港】継続降下させて騒音問題を解決させる等の運航者の意見を反映させた方式に改善すること。	同一滑走路に対し、計器進入方式がX、Y、Zなど複数設定されており、運航者の負荷となっている。
E08	11	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	新規	羽東本	【羽田空港】ILS X 34L APPIはKAIHOまでSTARで繋がっている一方で、ILS Y 34L/R APPはKAIHOまでAWYで繋がっている。双方のIAFをKAIHOからUMUKIに変更することやILS Y 34L APPIに接続するSTARを新設するなどの方策を講じること	ILS X 34L APPIはKAIHOまでSTARで繋がっている一方で、ILS Y 34L/R APPIはKAIHOまでAWYで繋がっていることから航空機側のセット方法が異なり、結果としてUMUKIの通過高度を失念するケースが多発している。
E08	12	首都圏空港機能強化および関東空域について	A	継続	羽東本	【羽田空港】到着滑走路については、運航者が到着に係る十分な準備が行えるよう早期に決定し、運航者に通報できる方策を検討すること。	運航者が到着に係る十分な準備が行えることでスレットの削減につながる
E09	1	三沢空港	A	新規	東本	SIDの適切な運用	低高度でかつ旋回を求められる管制指示が多いため。

E. 空域・航空管制

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
E10	1	山形空港	A	新規	東本	ZMO運用開始時間の繰上げ、RWY19に進入方式を新設、RNP-AR進入の新設、YTE4DEP (RWY 19)の改善など、出発・到着方式の改善および新設	早朝到着便への非効率なレーダー誘導等が手順の複雑化を招いている。現状のILS RWY01アプローチは非効率的。効率性のためにキャンセルIFRを選択する頻度が高く、スレットである。離陸後のアウトバンドが短く、離陸直後の高度と経路の制限が複雑で不安全要素である。
E11	1	中部空港	A	継続	大本	NATCH11000ftの通過高度の変更	NATCH付近では、11,000フィート付近に雲がたまりやすい。通過高度の指定を変更するか、FIXを海上に移設すること。
E12	1	大阪空港	A	継続	大本	障害物および騒音軽減いずれもクリアするR NAV SIDの設定	騒音軽減の優先飛行経路方式について、スレットの高い離陸直後のワークロードを高めているため。
E13	1	鳥取空港	B	新規	大本	進入方式の新設等対応を講じること	RWY28側の進入方式について、雷雲の影響を受けやすいため。
E14	1	福岡空港	A	継続	大本	福岡空港の混雑の解消	発着枠については、取り扱い機数の平準化を行うこと。また、空港東側の空域をレーダー誘導で有効活用できるよう、空域を整理すること。
E15	1	長崎空港	B	継続	大本	CHIKUGO 2DEPの見直し	最初のWayPointで90度ターンがあるが、250ktのBank25度でオーバーシユートし、RNP1が満たせなくなる。
E16	1	那覇空港	A	継続	大本	嘉手納飛行場との関係による出発／到着時における1000ft高度制限を改善すること。高度制限だけでなく、米軍訓練の縮小若しくは、沖縄空域以外での負担均等化を図ることからも改善をすること。現滑走路における運用、新滑走路建設中における運用、そして新滑走路の供用開始後の運用それぞれの段階において、自衛隊機と民間機間に安全かつ効率的な運用方法を検討すること。	1000ftの高度制限は不安全要素である。
E17	2	那覇空港	B	継続	大本	ILSの設置	新滑走路RWY18にILSまたはGLS (GBASを使用した進入) が必要。
E18	1	奄美空港	A	継続	大本	奄美空港の混雑の解消	喜界NDB廃止に伴い遅延が増えており、とりわけ悪天時には30分を超える遅延が発生している。飛行場管制業務および広域ターミナルレーダー管制業務を導入が必要。
E19	1	久米島空港	B	継続	大本	RNAV/RNP AR RWY 21の設置	夜間や悪天時における安全な運航のため
E20	1	与那国空港	B	新規	大本	RNAV/RNP AR RWY 08の設置	夜間や悪天時における安全な運航のため

E. 空域・航空管制

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
E21	1	熊本空港	A	新規	大本	ランプエリア内におけるプッシュバック運用	すでに実施している他空港同様、ランプエリア内におけるプッシュバック運用を実施すること。これによって効率的な運用が可能となる。
E22	1	大分空港	B	継続	大本	高度制限の改善	SQRUM 11,000ft, YANAI 8,000ftの管制指示は不安全である。
E23	1	青森空港	B	新規	東本	AIPに障害物の記載追加	ILS24のFinalに2,000ft程度の山があり、そこに近づく進入となっている。障害物周知のため、AIPにその旨記載が必要。またGSIAを高くするなど、障害物接近を避けるIAPに変更すること。
E24	1	新千歳空港	B	新規	東本	WPT名の変更	ILS01Rで「YOTEI」「YOSEI」「YODAI」と似通ったWPTが使用されており、聞き間違える可能性が高くスレットとなっている
E24	2	新千歳空港	A	新規	東本	STARの一部変更	深夜時間帯に使用する「KAORY A ARR」のうち、「C9R52 12,000A」から「C9R54 7,000B」の高度制限は通常の降下では守ることができない。
E25	1	岡山空港	A	新規	大本	ATISの運用開始を求める	定期便が就航している関西ターミナルレーダー管轄空港の中で、唯一ATISが提供されていない空港である。管制官及びパイロットの負担軽減（交信量削減）と今後、増便が見込まれるため。
E26	1	徳島空港	A	新規	大本	徳島海上自衛隊がUHFで運用しているATIS情報をVHFでも放送すること	交信量削減のため。