

M 東京航空局

C.空港

区分 番号	要請 番号	区分	要望事項	要望理由
C01	1	航空局全体	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	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	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	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	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	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	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	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	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。

C01	10	航空局全体	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	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 Fator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	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	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、函館空港では昼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	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	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。それに伴い、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	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	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。
C02	3	新千歳空港	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	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	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	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かかわらず、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	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)	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)	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)	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	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	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	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	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	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。
C07	1	山形空港	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	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	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	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	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	将来的なLDA APPの廃止。	LDA APPの運航が開始されて7年余りが経過したが、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	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	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、KSFO、ZSSS等)
C10	6	東京国際空港	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。
C10	7	東京国際空港	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	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	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	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。発生の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	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。

E. 空域・航空管制

区分番号	要請番号	区分	要望事項	要望理由
E01	3	軍事空域について	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	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。空域の有効的・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	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	2	航空路について	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。運用上直航の必要が無い低い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未滿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	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	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。
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	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	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。
E06	1	管制方式 ICAOに準拠していない項目について	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	(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、サークリング時の就航率向上のため。
E07	2	各空港	(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、壱岐空港、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	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增大している。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	【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	【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
E08	4	首都圏空港機能強化および関東空域について	【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	【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	【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る。
E08	7	首都圏空港機能強化および関東空域について	【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	【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	【羽田空港】Highway Visual RWY34RにおいてGPI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	【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	【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 APPI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	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	【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	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。
E10	1	山形空港	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(RWY19)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。
E23	1	青森空港	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	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	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。

H.保安対策

区分番号	要請番号	区分	要望事項	要望理由
H01	1	保安全般	航空の安全に対する脅威に特化した、専門的に評価、立案、実行できる体制を構築すること。	保安対策には航空に従事する者はもちろんのこと、乗客や出入り業者など、様々な人・企業・国・政府機関等の協力が不可欠である。航空機、空港内外、上空地上に関わらず幅広い対策が必要である。様々な人・団体が各々行っている対策、事業を効果的かつ効率的に統制を取り、管理できる体制を構築することが必要である。
H01	2	保安全般	航空会社、航空に従事する者のみならず、航空機、空港に関わる者全てに対し継続的に保安に対する訓練を行うこと。	保安に対する意識を高める為にも、全ての者に対し継続的に訓練を行う必要がある。情勢が日々変化中、最新の情報を基にした内容の訓練を定期的に行う必要がある。
H02	1	テロ対策	航空輸送に対するサイバーテロ攻撃に備えて対策を行うこと。	サイバーテロを脅威と認識し、必要な対策を取る必要がある。サイバーテロの種類には様々な物があり、影響も多岐に亘る。発生した場合に安全への影響を最小レベルに抑える為にも航空機乗組員、管制官等に対し必要な知識付与、訓練を行うなど対策を取る必要がある。

H02	2	テロ対策	空港毎にリスク分析を行い、空港周辺地域の警戒を含むテロ等への対策を強化、策定すること。	空港の種類、状況によっても必要な対策は違ってくる。画一的な対策に留まらず、空港毎に脆弱度の判定を行い、空港内外の関連機関と協力し必要な対策を取れる体制を取ることが必要である。空港毎に関係する機関も違うので、それぞれが協力し、統合した体制の元、保安に対する意識を高める必要がある。
H03	1	空港における保安対策	航空局が進める「スマート・セキュリティ」について、効果的かつ効率的なシステムとなるよう必要な法律の整備を含め統合的な体制を構築すること。	世界標準となるであろうスマートセキュリティについて、利用者の利便性を損なわずに、効果的なものとなるよう必要な施設整備、体制を構築することが重要。その為には保安検査の部分だけでなく、関わる企業、団体の協力の元、空港全体のオペレーションを考慮したシステムを構築することが必要である。法務省・財務省・厚労省に分散している入国管理・税関・検疫の業務を統合することなども、空港保安には大きく寄与すると考える。
H03	2	空港における保安対策	制限区域内、クリーンエリアおよび航空機内に立ち入る人・物に対し徹底した保安検査を行うこと。また空港毎に異なる運用を見直すこと。	クリーンエリア内外に関わらず、制限区域内、航空機内に立ち入る人、物に対しては保安の観点から徹底した保安検査が必要である。地上作業員、清掃員、整備士など空港によっては保安検査を受けていない者が航空機内また制限区域内に立ち入ることができ、保安検査を受けている者(乗務員等)と接触している。制限区域内、航空機内に立ち入る全ての人々が少なくとも保安検査を受ける必要がある。更に生体認証IDや、顔認識カメラ、Behavioral Detection Systemなどの新技術導入を図るなど、空港保安を強化する必要がある。
H03	3	空港における保安対策	航空機へ搭乗する旅客以外のクリーンエリアへの立ち入りについて禁止すること。	航空安全連絡会議ではなりすまし防止の為に搭乗者の本人確認を求めている。不特定多数の者がクリーンエリアに入るとなると、搭乗ゲートのみが搭乗者と身元確認の最終ゲートとなる。保安の関門は多いほど保安上の安全性及び抑止力は高まると考える。 クリーンエリアに入る人が多いほど、人数換算では保安上のリスクが増加すると考えられる。
H03	4	空港における保安対策	航空券と搭乗者の不一致を防止する為に、法制化を含めた必要な対策を取ること。	搭乗者の本人確認は、機内安全の根幹であり、予約、搭乗手続き、搭乗、機内のそれぞれのフェイズ、場所での確認が確実に実行できるシステムが必要である。 搭乗予定者と異なる者が搭乗することは保安上のリスクが高まる。
H04	1	航空機における保安対策	ICAO基準の保安対策を取れる体制を作ること。	国際標準との整合性を取る為にはICAO Documentの実行が必要である。
H04	2	航空機における保安対策	テロ・ハイジャック対策は機長の判断および乗客・乗員の人命尊重、飛行の安全確保を最優先して策定すること。	航空法では機長に対して、飛行中の機内の安全と秩序を守る為に一定の権限と義務を付している。機長等を含めた「情報共有」のネットワークを作るような役割を果たす窓口が必要である。

H04	3	航空機における保安対策	大容量リチウムバッテリーを内蔵した電子機器、リチウム電池ならびにリチウムイオン電池を内蔵・装着した手荷物(スマートバグゲージ)またはリチウムバッテリー単体(充電用・予備用)の機内持ち込みについて取り扱い手順、訓練を徹底すること。乗客や作業員へ、危険性について周知を行うこと。	リチウムバッテリーには発火等の危険があるが、多くの人へは浸透していない。危険性を認識せずに、機内に持ち込み使用している現状がある。乗組員を含め旅客、作業員へその危険性について積極的に周知し訓練を行う必要がある。
-----	---	-------------	---	---

I. グランドハンドリング

区分番号	要請番号	区分	要望事項	要望理由
I01	1	ランプ内のAED設置箇所表示について	東京国際空港において、AEDの所在を表す表示を、施設の入り口に表示するように指導すること。	東京国際空港の空港事務所より、AEDの所在を表すランプ内のマップは提示されたが、実際の建物入り口には表示がないために、緊急時に設置場所の把握ができない。
I02	1	ランプ内の環境整備について	ランプ内を走行している作業車両の排気ガスが、環境省の基準を満たしているのかを調査すること。	ランプ内を走行している車両が、陸運局指定のナンバープレートを取得していないと、車検時に行われる排気ガスの成分検査がないので、環境基準を満たしていない可能性がある。
I03	1	東京国際空港における安全問題について	到着旅客が、クリーンエリアへ逆流しなくともすむような導線に変更すること。	手荷物を受け取らずにロビーに出てしまったお客様が、手荷物を受け取られたお客様の出口に戻って来られ、荷物を取りに入ろうとしてくる。
I03	2	東京国際空港における安全問題について	東京国際空港におけるSpot24番からPushBackする際のガイドラインとして、Spot24番の所で切れているTWYLineを、管制塔側に延伸すること。	現在、PushBackの作業における補助ラインとして破線が引かれてはいるものの、実作業をする上では、TWYLineが管制塔側に延伸されている方が、PushBackする上での目安としての補助ラインになる。
I03	3	東京国際空港における安全問題について	東京国際空港のSpot809への牽引作業で、走行する路面の起伏が激しいので、改修をすること。	傾斜角が規定値内であっても、Spot808～809付近の隆起が激しい為に、Spot809への牽引作業で、右折時にジャックナイフ現象が起こらないような過度な緊張を強いられている。
I03	4	東京国際空港における安全問題について	東京国際空港のSpot605番に牽引作業で走行する路面の起伏が激しいので、路面の改修をすること。	SPOT605番に牽引作業で航空機を入れる時のSPOT内の起伏が激しいので、傾斜角が規定値内であっても過度の緊張を強いられている。
I04	1	成田新東京国際空港の貨物エリアの安全対策について	成田空港の第3貨物エリア付近の車両の駐停車を規制するか誘導員を配置すること。	JL3横のゲートの所に、一般の大型トラックが停車しているので、視界が悪く危険である。

105	1	規制緩和について	空港制限区域内での運転資格は、道路交通法に準拠した運用を維持すること。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者による教育訓練内容には差異があり、ランプ内の安全確保ができるとは思えない。 ・最低限公安委員会が行う講習を受講して、運転する車両の免許を取得した上で、事業所が行うランプ内の安全教育を受ける事で、ランプ内の安全が維持できると考える。
106	1	貨物・郵便物の安全について	航空貨物利用運送事業者や郵便業者に対しても、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すること。	航空輸送の安全確保をするための検証を迅速に行う事で、日々進化していく貨物・郵便物の安全輸送に対応する必要がある。
106	2	貨物・郵便物の安全について	航空の危険品輸送に関して、未然に無申告危険物が搬入されないような体制を構築すること。	貨物・郵便物ともに、無申告危険物が現場では発見されている。