

C. 空港

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
C10	1	東京国際空港	A	継続	羽東本	ICAO Doc 9870及び「Runway Safety Handbook」に明示されている組織構成及び手法に基づいた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」に明示されている組織構成及び手法に基づいたRunway Safety Teamを設置すること。	2017年度より要請（文言変更）
C10	2	東京国際空港	B	継続	羽東本	LDA APPに伴う滑走路誤認防止対策として、代替進入方式を設定すること。LDA APPは将来的に廃止とする方向性を明示すること	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、滑走路誤認を誘発するレイアウトとなっている（RWY22進入中のRWY23誤認）。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。またLDA APPは将来的に廃止とする方向性を明示すること。	2017年度より要請（文言を変更、追加）
C10	3	東京国際空港	A	新規	羽東本	LDA APPに伴う滑走路誤認防止対策、VOR A APPの確実な経路遵守のため、乗り入れ航空会社に対して特別訓練パッケージを提供すること	東京国際空港における特殊な進入方式（LDA APP、VOR A APP）は、各航空会社の通常の訓練のみでは安全な進入着陸が達成出来ない可能性を鑑み、航空局が乗り入れ航空会社に対して「必要訓練時間」を明示し、「特別訓練要領」を明示した「特別訓練パッケージ」を提供すること。	新規要請
C10	4	東京国際空港	A	継続	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。	2018年度より要請
C10	5	東京国際空港	A	継続	羽東本	RWY34Lを迂回する誘導路として、TWY L or/and Pを南伸、更にA TWYを西伸させて双方を結合した誘導路（Perimeter Taxiway：外周誘導路）を新規設置すること	Perimeter Taxiwayの設置によって、RWY16R/34Lの滑走路誤進入防止、パイロット／管制官双方に係るタイムプレッシャーなどのストレス軽減等、安全性が向上することが期待出来る。また、狭隘な空港敷地を有効利用するうえで非常に有効な手法として確立されている（参考：EDDF＝フランクフルト、KDFW＝ダラス・フォートワース、KSFO＝サンフランシスコ、ZSSS＝上海虹橋等）。	参照：ICAO ANNEX14、Doc9870。2018年度より要請（文書を変更）

2019年東京国際空港

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。	2017年度より要請
C10	7	東京国際空港	A	継続	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)	参照：ICAO AOP/SG/1。2017年度より要請
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。	2017年度(平成29年)より要請
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。	2017年度より要請
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。	2017年度より要請
C10	11	東京国際空港	A	新規	羽東本	国際線ターミナルビルによる風の影響を無視した、ターミナルビルの拡張工事における問題点	TIAT就航以降、屋根の形状による航空機への運航を長年に渡って指摘していたにも関わらず、さらにその屋根を拡張しようとしているTIATの姿勢、また監督官庁である航空局の責任は重大である。パイロットの声を無視した空港作りは基幹空港を揺るがす問題となりかねない。	新規要請
C10	12	東京国際空港	A	新規	羽東本	RWY34Rから北側へ離陸する出発方式、及び進入復行の経路が北側へ進行する進入方式のAIPに、東京タワーやスカイツリーなどの障害物を公示したレイアウトとすること	昨年、出発方式を逸脱した事由に鑑み、現在のAIPの記述では空港北側に障害物が存在することが分かりにくい。注意喚起を促す表記にすることが望ましい。具体的には以下の通り。<ARR Chart>東京タワー及びスカイツリー：Highway Visual 34R, ILS/LOC/LDA X/W/Z 22,VOR-A 16L/R(進入方式そのものが特殊なため)スカイツリー：ILS/LOC X 34L, ILS/LOC Z 34R, <DEP Chart> 東京タワー及びスカイツリー：KANEK/MITOH/PLUTO/SEKID/SEKIYADO/OPPAR DEP	新規要請
C10	13	東京国際空港	B	新規	羽東本	TSATの運用に際し、適用する時間はJSTとし、VDGSの表示も日本時間とすることが望ましい	欧州や東南アジアなどTSATを運用している空港では全て現地時間による運用となっており、VDGSの表示も現地時間となっている。それによって地上作業員も出発時間を正確に理解出来るなど、TSATの最新情報が現在に比べて更に活用されることが期待される。	新規要請
C10	14	東京国際空港	B	新規	羽東本	RWY34R離陸滑走中、C2-3付近における凹凸による衝撃がここ1年で顕著となっているため、速やかな段差解消工事を実施すること	離陸滑走中の低速域で凹凸による衝撃が航空機全体に影響を及ぼし、客室における快適性に大きく影響している。	新規要請

C10	15	東京国際空港	B	新規	羽東本	RWY34R離陸滑走中、C2-3付近における凹凸による衝撃がここ1年で顕著となっているため、速やかな段差解消工事を実施すること	離陸滑走中の低速域で凹凸による衝撃が航空機全体に影響を及ぼし、客室における快適性に大きく影響している。	新規要請
C10	16	東京国際空港	B	新規	羽東本	1番スポットの側溝における段差を解消すること	1番スポットの南側にある側溝における段差の影響で、5-10ktsで走行する自走ブロックイン時に大きな衝撃がある。2-3kts走行するプッシュバック時では発生しない。	新規要請
C10	17	東京国際空港	B	新規	羽東本	W6における凹凸の解消をすること	RWY34Lへ着陸後、A6→A6B→W6→Wへ地上走行する際、W6上での段差による衝撃が大きい。	新規要請

E. 空域管制

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
E04	2	ATCコミュニケーション	A	新規	羽東本	航空機側の無線通信機の不具合により、ATC通信ができなくなった場合に備え、管制機関との緊急用の電話番号を公示し、無線通信のバックアップとすること	機上でのWifiの普及や衛星電話の搭載が一般化していることから、商用電話を管制機関との通信途絶時の代替手段の一つとして確立することで、無線通信のバックアップとなり、管制側、パイロット側ともに、通信途絶時の負担を軽減できるため。	
E06	1	各空港	A	新規	羽東本	小動物(犬やタヌキなど)の滑走路およびその周辺への侵入、発見時における滑走路の使用の可否について、統一の基準を示すこと	滑走路およびその周辺で小動物が発見された場合の滑走路使用の可否が空港ごとに異なっている。加えて、鳥であれば、滑走路や滑走路周辺にいても滑走路の使用が継続される一方、動物であれば滑走路の使用が中断されるなど、その判断根拠が不明である。このような点を鑑み、滑走路の使用の可否について、統一の基準を示し、それに基づいた使用をする必要があると考えるため。なお、ここでいう生物は、すべて生存している状態である。	
E07	7	首都圏空港機能強化および関東空域	A	新規	羽東本	【成田空港】進入開始高度の違いによるZやYといった複数の進入方式を設定するのではなく、維持すべき高度を管制官が指示した上でILS進入を実施できるようにすることで、各滑走路につき1つのILS進入方式へと変更すること	成田空港の着陸滑走路および進入方式は、東京進入管制区へ移管後に提示される。効率的な滑走路の運用が必要であるため着陸滑走路の提示時期については一定理解するものの、ATISと異なる進入方式が指定される場合もあり、機上の準備のため外部監視に十分な注意が払えないなどの航空機の安全な運航に支障が出ているため。	

E07	9	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	羽東本	【羽田空港】Highway Visual RWY34Rにおいて降下する際にGSを参考に飛行できる方式に改正すること	騒音軽減方式の導入は、地域との共存においても重要なことは理解している。しかし、Highway Visual RWY34Rにおいて、CACAO 4000ft aboveの高度制限は、気圧高度によっては、3度角のGPよりはるかに高い高度を飛行することとなる。このため、降下、減速へのワークロードが高くなり、関連機の視認、セパレーションの確保といった本来優先すべき事項への注意が削がれる結果となっている。こうしたことから、GSより高く飛行すれば、CACAO 4000ft aboveが満たされていることとし、ワークロードの低下をはかり、より安全性の向上した進入につなげる必要があるため。	2017年度より要請 2019年度一部文言修正
E07	13	首都圏空港機能強化および関東空域	A	新規	羽東本	【羽田空港】進入方式VOR Aについては、本邦内における「RNP AR APP」や海外の「PRM APP」で実施されているのと同様に、事前にこの進入方式に特化した模擬飛行装置による訓練を終了していなければ実施出来ないようにする等、訓練の徹底について東京国際空港に就航する全ての航空会社に対して周知を行うこと	進入方式VOR Aに続く滑走路16Lへの着陸は、海外航空会社のパイロットだけでなく、本邦航空会社のパイロットにとって困難度が高いことから、事前にこの進入方式に特化した模擬飛行装置による訓練の終了を要件とすることで、より安全の向上が見込めるため。	2018年度要請にて緊急要請
E07	14	首都圏空港機能強化および関東空域	A	新規	羽東本	【羽田空港】進入方式VOR Aについては、進入方式「VOR A」にかかる事案が連続で発生した原因の究明とその分析を踏まえ、滑走路16L進入に係る、より安全性の高い新たな方式を設定すること	進入方式VOR Aに続く滑走路16Lへの着陸は、周回進入区域への進入角度、着陸できない他の滑走路の存在など困難度が高いことから、これに代わるより容易で、安全性の高い進入方式の設定が必要であるため。	
E07	15	首都圏空港機能強化および関東空域	A	新規	羽東本	【羽田空港】深夜・早朝時間帯の南風運用時において滑走路23が使用できない場合、管制官から航空機に対し「滑走路22の使用が可能である」旨の情報提供が可能となるようにすること	滑走路22が使用可能である状態に関わらず、管制官から当該滑走路の使用の示唆ができないことで、困難度の高いVOR Aによる進入を行い、結果として復行などが発生しているため。	

H.保安体制

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
H01	1	保安全般	A	継続	羽田	航空保安に特化し、一元的に管理、運用できる体制を構築すること。テロ対策に対応する法制化を検討すること	航空保安対策は多岐に亘った対策、対応が必要である。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、管理できるよう、一元化された体制が必要である。各組織間での権限、責任の配分「誰に、何を、どこまで、任せるとか/負わせるのか」を明確にすることが目的である。	
H01	2	保安全般	B	継続	羽田	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。情勢が日々変化する中、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。運航乗務員に対して行ったアンケートにおいても、保安に対する意識は高いが、知識を得る為の情報が少ないという事が見受けられた。保安に関する積極的な情報提供や航空会社等へ保安に関する訓練を充実させるよう働きかけて欲しい。	
H01	3	保安全般	A	継続	羽田	国内線においても、ICAO基準の保安対策を取れる体制を作ること	運航乗務員に対して行ったアンケートでは、空港で働く者の身元確認、搭乗者の身元確認について半数を超える者が不安を感じている。国内運航においても、保安強化の為に、ICAO基準に則した保安体制を取る事が望まれる。 ＜ICAO基準との相違点＞ ・搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る者に対する保安検査、身元確認等	
H02	1	テロ対策	A	継続	羽田	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	A	新規	羽田	羽田空港内、空港周辺における無人航空機やいわゆるドローンによる航空安全への脅威に対し、必要な対抗策を構築すること	ドローン侵入による空港閉鎖等の事例もあり、いわゆるドローン等は航空に対して多大な脅威となっている。航空の安全を脅かすばかりでなく、テロ等に使われる危険性がある。現行の法整備のみに留まらず、ジオフェンスの設定や侵入機に対し物理的に捕獲する手法等の対抗策が必要であると考える。	
H02	3	テロ対策	A	継続	羽田	羽田空港および周辺地域のリスク分析を行い、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	羽田空港は国の管理空港の中でも最大の離発着数があり、重要なインフラとなっている。また周辺にはコンビナートや鉄道基地などもあり、テロ攻撃を受けた場合の影響が大きい。空港内のみならず、周辺地域も含めリスク分析を行い、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。	
H03	1	空港の保安対策	B	継続	羽田	出入国管理、税関、検疫等と連携し、保安検査について統合された体制とすること	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	空港の保安対策	A	継続	羽田	制限区域内、クリーンエリアおよび航空機内に立ち入る全ての人・物に対し徹底した保安検査を行うこと	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。	

H03	3	空港の保安対策	A	継続	羽田	国内線運航においても航空機に搭乗する者に対し、本人確認を行うこと	搭乗者の本人確認は、機内安全の根幹であり、搭乗者の身元確認の基本である。予約、搭乗手続き、搭乗時、機内、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の構築が必要である。搭乗時に身分証明書等と照合する手順、システムの構築を行い、なりすましの防止を徹底する事が必要である。	
H03	4	空港の保安対策	A	新規	羽田	第一ターミナルにおいて出発旅客と到着旅客の導線を分離する事。または搭乗ゲートにおいて保安検査を実施できる体制を取ること	第二ターミナルにおいては出発旅客と到着旅客の動線が分離されているが、第一ターミナルにおいては分離されておらず、同じ空港内で異なる運用となっている。出発旅客と到着旅客が交わる事は保安の観点から好ましくない。	
H03	5	空港の保安対策	A	新規	羽田	制限区域等への出入りに際し、テンキーを廃止し、生体認証の使用や、係員による身元確認を行うこと	退職した従業員によるテンキーを利用した立ち入り禁止区域内での強盗事件もあった通り、テンキーによる出入り管理には脆弱性がある。不審者や悪意を持った者の入域を防止する為にはテンキーを廃止し、別の方法を利用する事が必要である。生体認証を使用する事でなりすましの防止、出入りの管理を行う事ができる。欧米諸国においては身分証明書を国が発行し、乗務員の信用を担保している国もある。統一した証明書を発行し利用する事も一つの方法であると考える。	
H03	6	空港の保安対策	A	新規	羽田	生体認証IDや、顔認識カメラ、Behavioral Detection Systemなどの新技術導入、空港で働く者に対しても保安要員として必要な訓練を行い監視の目を増やす事で、空港保安を強化すること	従来から実施されている保安体制等は悪意を持った者がいた場合には脆弱性があり、不十分である。運航乗務員のアンケートにおいても、本邦の保安体制について約半数の人が不安に思っている事が読み取れる。現行の保安体制に加え新技術等の導入を図る事が、航空保安の強化につながる。	
H03	7	空港の保安対策	A	継続	羽田	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	不特定多数の者がクリーンエリアに入る場合、搭乗ゲートのみが搭乗者との身元確認における最終ゲートとなる。搭乗時に本人確認が行われていない現状の体制では、なりすましにより別人が航空機へ搭乗する可能性が否定できない。経済的な観点ではメリットがあるかもしれないが、安全性の向上には寄与しない。	
H03	8	空港の保安対策	A	新規	羽田	航空保安の根幹を担う航空保安検査員に対して、労働環境の改善や増員を図ること	保安検査員は航空保安の根幹である。経験や知識が必要な職業なのに、離職者が多いとの報道がある。また空港によっては(特に従業員用保安検査場は)劣悪な環境の中仕事をしていると感じる。保安体制強化の為に離職を防ぎ、保安のプロフェッショナルをより多く育てる必要がある。	

I. グランドハンドリング

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
I01	1	ランプ内のAED設置箇所表示	A	継続	本東羽	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	B	継続	本東羽	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	A	継続	本東羽	到着旅客が、クリーンエリアへ逆流しなくて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	A	継続	東羽	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、Spot809への牽引作業では、日々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	3	東京国際空港	A	継続	東羽	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。	
I05	1	自動運転車	A	新規	本東羽	自動運転車両に関する運用方法及び安全性について、開示すること	東京国際空港や成田空港等の一部の空港制限区域内で、自動運転車両の実証実験が行われたが、その結果を開示すること。また、同時に制限区域内を走行する上では、性能や性質・運用方法が不明なため、不安を抱いている。	
I06	1	規制緩和	A	継続	本東羽	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	・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。	
I07	1	貨物・郵便物の安全性	A	継続	本東羽	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。	

107	2	貨物・郵便物の安全性	A	継続	本東羽	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。	
-----	---	------------	---	----	-----	---	-------------------------------	--