

## 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                     |
|------|------|-------|-----|-------|-----|--|---|------------------------|
| 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）や場外飛行場（成田国際空港）、空港周辺の照明（那覇空港）、管制塔からの視界を遮る建造物（成田国際空港）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。                                   | 2017年度より要請（文言を変更）      |
| 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、（特にパイロットへの）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。 | 2017年度より要請（文言を変更）      |
| 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。  | 2017年度より要請             |
| C01  | 4    | 航空局全体 | B   | 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。   | 2017年度より要請             |
| C01  | 5    | 航空局全体 | B   | 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。  | 2017年度より要請             |
| C01  | 6    | 航空局全体 | A   | 継続    | 東本  | 駐機スポット番号は番号を抜かずことなく、連続した使用を空港管理の標準とすること。空港によって仕様が異なることはヒューマンエラーを誘発することに繋がる | 駐機場番号「4」がない空港は以下の通り：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。駐機場番号「13」がない空港は以下の通り：新千歳空港、成田国際空港  | 2018年度より継続要請。（旭川空港を削除） |

|     |    |       |   |    |     |  |   |                       |
|-----|----|-------|---|----|-----|--|---|-----------------------|
| C01 | 7  | 航空局全体 | A | 新規 | 東本  | AIP AD1.1 6.8.1.1「誘導路交差部を地上走行する場合の注意事項」の記述を一部変更し、「(前文省略)操縦席から見て前方の停止位置標識が見えなくなる位置よりも停止位置標識側のできるだけ前方で停止しよう努力すること(以下、省略)」へ変更すること | 現行は「(前文省略)操縦席から見て前方の停止位置標識が見えなくなる位置(よりも停止位置標識側)で停止しよう努力すること。(以下、省略)」となっており、狭隘な日本の誘導路を反映した記載となっていないため。それに伴い、挿入図も適切なものへ変更すること。  | 一部変更し、新規要請。関連項目：C22-3 |
| C01 | 8  | 航空局全体 | A | 新規 | 東本  | Stop Aiming Lightsを日本における正式な航空灯火として新たに設定すること   | 過去、航空機尾部と航空機翼端が接触した事例は、誘導路の設置基準と航空機が適切に停止する位置が必ずしも整合していないことに起因する。また、滑走路誤進入防止の面でも有効な航空灯火である。適切な停止位置をパイロットに知らしめる視覚援助施設として、Stop Aiming Lightsを日本における正式な航空灯火として新たに設定すること。   | 一部変更し、新規要請。関連項目：C22-3 |
| C01 | 10 | 航空局全体 | A | 継続 | 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 | 2018年度より要請            |
| C01 | 11 | 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)   | 2017年度より要請            |
| C01 | 12 | 航空局全体 | A | 継続 | 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。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。  | 2018年度より要請            |
| 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。   | 2017年度より要請            |
| 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。  | 2017年度より要請            |
| 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。  | 2017年度より要請            |
| 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。   | 継続要請                  |

|     |   |             |   |    |     |                                  |   |                               |
|-----|---|-------------|---|----|-----|----------------------------------|---|-------------------------------|
| 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。   | 2017年度<br>より要請                |
| 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。 | 2017年度<br>より要請<br>(文言を<br>変更) |
| C02 | 7 | 新千歳空港       | B | 継続 | 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。   | 2018年度<br>より要請                |
| C02 | 8 | 新千歳空港       | A | 新規 | 各東本 | 灯火上の雪氷を融解させることが可能な誘導路中心線灯を導入すること | 現在のLED Lightになって以降、雪が溶けず視認が困難となり、TWY逸脱のリスクが高まっている。積雪が多い空港の中でも特に新千歳空港は特に交通量が多いことから、導入することのメリットは極めて高い(メーカーへのヒアリングで設置可能であることは確認済)。   | 新規要請                          |
| 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。   | 2017年度<br>より要請                |
| 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。   | 2017年度<br>より要請                |
| 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自衛隊側に申し入れること。   | 2018年度<br>より要請<br>(文言変<br>更)  |
| C04 | 1 | 女満別空港       | B | 継続 | 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。   | 2018年度<br>より要請                |
| 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。  | 2017年度<br>より要請                |
| C06 | 1 | 花巻空港        | B | 継続 | 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。  | 2018年度<br>より要請                |
| C07 | 1 | 山形空港        | A | 継続 | 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。                | 2018年度<br>より要請                |
| C08 | 1 | 庄内空港        | A | 継続 | 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。   | 2017年度<br>より要請                |
| C09 | 1 | 新潟空港        | B | 継続 | 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。  | 2018年度<br>より要請                |

|     |   |        |   |    |     |   |  |   |
|-----|---|--------|---|----|-----|---|--|---|
| 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：<br>ICAO ANNEX14、Doc9870<br>。2018年度より要請（文書を変更） |
| 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：<br>ICAO AOP/SG/1<br>。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ため、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。<br><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.<br><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 | L14、L15及びA15 (19.3.28以降、3.27まではL10、L11及びA11) にRWY Incursion防止を目的とした滑走路警戒灯 (Runway Guard Lights) を設置すること | 国際線ターミナルからRWY 16RへLine Upする際 (L14、L15)、またRWY 16R/34LをCrossする際 (L15、A15) におけるRWY Incursion防止の観点から、Runway Guard Lightsの設置が望ましい。これらのTWYはRWYと鋭角に交差していること (L14、L15) やTWYが複雑に入り組んでいること (L14、L15、A15) から他のTWYに比べてRunway Incursionの可能性が高い。  | 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       |
| C11 | 1  | 成田国際空港 | A | 新規 | 各東本 | 成田空港における誘導路形状の単純化   | 誘導路の形状が極めて複雑であることからパイロット、管制官の双方に負荷の高い状態が継続している。なお、国内外のパイロットから、単純化を求める声が最も多い空港であり、日本の空港の中で最優先に取り扱っていただきたい項目であることを付け加えておく。  | 新規要請       |

|     |   |        |   |    |     |   |  |                      |
|-----|---|--------|---|----|-----|---|--|----------------------|
| C11 | 2 | 成田国際空港 | A | 継続 | 各東本 | 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。 | 2018年度より要請<br>(文言変更) |
| C11 | 3 | 成田国際空港 | B | 継続 | 各東本 | B滑走路の運航に関わる諸問題に対する航空局による指針作り  | 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。     | 2017年度より要請           |

## 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             |
|------|------|--------------|-----|-------|------|--|---|----------------|
| E02  | 2    | 航空路          | A   | 継続    | 東本   | RNAV経路について、全体的にMEAを下げる事  | RNAV経路は全体的にMEAが高く設定されており、特に悪天候時には、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。   | 2019年度<br>文言変更 |
| E02  | 4    | 航空路          | A   | 新規    | 大東本  | 特定の地点において管制運用上恒常的に付加している高度制限については、それを公示すること。<br>なお、特定の地点での公示が難しい場合は、空港からの距離に応じて高度を指定するような方式が導入されていることから、あわせて検討すること(例: マニラ空港) | 業務移管、管轄空域や訓練空域の関係で管制運用上付加されている高度制限について、特に到着に向け早い地点で低高度となる制限については、その制限を公示すること。継続降下を前提としている降下計画では、高度制限を守ることが困難なことがあり、運航者・管制官双方の負担となってしまうため。 |                |
| E04  | 1    | ATCコミュニケーション | B   | 継続    | 東本   | 新潟—松本間および庄内—山形間のRCAGの改修・強化をすること  | 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事象が発生しているため。  | 2017年度<br>より要請 |
| E04  | 2    | ATCコミュニケーション | A   | 新規    | 羽大東本 | 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。                         |                |
| E05  | 1    | 管制方式基準       | A   | 新規    | 大東本  | Wake Turbulance Categoryについては、運航ごとの最大離陸重量ではなく、航空機型式ごとの最大離陸重量による分類とすること。  | B767型機において、国内線、国際線の別で最大離陸重量が異なることを理由に、Wake Turbulance Categoryを異にする航空会社があり、安全上の脅威となる場合があるため。  |                |
| E05  | 2    | 管制方式基準       | A   | 継続    | 大東本  | 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の導入をすること   | 実態に即したWake Turbulance Separationを導入し、より安全性と効率性を高める必要があると考えるため。  | 2017年度<br>より要請 |

|     |   |                  |   |    |      |   |   |                            |
|-----|---|------------------|---|----|------|---|---|----------------------------|
| E06 | 1 | 各空港              | A | 新規 | 羽大東本 | 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、滑走路上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。 |                            |
| E06 | 3 | 各空港              | B | 継続 | 大東本  | (各空港共通)<br>全国の各空港において、非精密進入のみの設定となっている滑走路へ、ILS進入方式、RNAV 進入方式もしくはRNP AR 進入方式を設定すること。特に、神戸空港(RWY27)、山形空港(RWY19)、香取空港、久米島空港、北大東空港(RWY21)ならびに与那国空港においては、早期に導入すること | 精密進入及びRNAV進入の設定により、就航率、安全性ともに向上することが期待できるため。  |                            |
| E06 | 4 | 各空港              | A | 継続 | 大東本  | 正確な移動開始予定時刻の把握をはじめ、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  | 近年の交通量の増大による管制官の過負担を防止するため。また、担当機数の増加により、交通速度の高速化などに伴い管制通信の混雑など招いているだけでなく、航空機側から必要な通信(悪天回避など)を、適時に行えないことに繋がっているため。  | E02-3と同様                   |
| E07 | 1 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | A | 継続 | 東本   | 【成田空港の同時平行離陸方式】<br>離陸直後のパスターミネーターを見直すこと   | 離陸直後からトラックによる飛行方式とすることで、同時平行離陸方式での離陸後の変針による接近を避けることができるため。  | 文言の修正                      |
| E07 | 2 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | A | 継続 | 東本   | 【成田空港】地上管制席の管轄境界をAIPに公示すること   | 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。   | 2017年度より要請                 |
| E07 | 3 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | 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を改善すること  | 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ため。  | 2017年度より要請                 |
| E07 | 4 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | B | 継続 | 東本   | 【成田空港】航空機の運航に影響を及ぼしうる建設物に関する指針を作成し、管制塔からのブラインドエリアの拡大を防止すること   | 建設物の新設により管制塔からのブラインドエリアが拡大し、航空機の安全で効率的な運航を損なう事例があったため。  | 2017年度より要請                 |
| E07 | 5 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | A | 継続 | 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)またはCTOT(Calculated Take Off Time)運用を採用すること  | TSATやCTOTの導入により、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、メリットが大きい。加えて、地上の交通量が一定に抑制できることから、管制官にとって業務負担が下がるだけでなく、不要な順番待ちの削減につながり、環境面への効果も期待できるため。  | 2018年度より要請<br>2019年度一部文言修正 |
| E07 | 6 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | A | 新規 | 東本   | 【成田空港】騒音軽減方式に定める最終着陸フラップ角の設定可能地点を5DMEとすること  | 安全な着陸のため1000FTでのスタビライズを強く求められている中で、現行の方式はそれを困難としているため。  |                            |



|     |    |                  |   |    |     |  |  |                            |
|-----|----|------------------|---|----|-----|--|--|----------------------------|
| 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 | 8  | 首都圏空港機能強化および関東空域 | B | 継続 | 東本  | 【羽田空港】LDA RWY22/23進入において滑走路正対経路の有効なVertical Path Reference設備の強化を図ること   | 適切な進入角を提示することにより、滑走路誤認の防止に繋がるため。   | 2017年度より要請                 |
| 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<br>2019年度一部文言修正 |
| E07 | 10 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | B | 継続 | 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ため。   | 2017年度より要請                 |
| E07 | 11 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | A | 継続 | 東本  | 【羽田空港】ILS Y 34L/R APPIに接続するSTARを新設すること   | ILS X 34L APPIはADDUMからKAIHOまでSTARで繋がっている一方で、ILS Y 34L/R APPIはKAIHOまで航空路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発生しているため。   | 2018年度より要請                 |
| E07 | 12 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | B | 継続 | 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ため。   | 2017年度より要請                 |
| 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 AI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 AI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も関わらず、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。                        |  |
| E08 | 1  | 三沢空港             | A | 継続 | 東本  | SIDによる飛行を基本とした運用とすること   | SIDの制限にない低高度の高度指示などが不安全要素となっているため。  |  |
| E20 | 1  | 青森空港             | B | 継続 | 東本  | AIPに障害物の記載を追加すること。あわせて、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  | ILS RWY24の最終進入において2000ft程度の山があり、そこに近づく進入となっており、AIPに障害物周知のため記載が必要であると考えたため。また、障害物接近を避けるIAPに変更することも必要であると考えたため。 |  |
| E21 | 1  | 新千歳空港            | B | 継続 | 東本  | WPT名を変更すること   | 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ため。  |  |
| E21 | 2  | 新千歳空港            | A | 継続 | 東本  | STARの一部を変更すること  | 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    | 羽東本 | 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、任せるのか/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    | 羽東本 | 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    | 羽東本 | 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。<br>＜ICAO基準との相違点＞<br>・搭乗時の身元確認<br>・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    | 羽東本 | 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 | A   | 新規    | 東本  | 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、必要な対策を構築する事。また無人航空機を運航する者、無人航空機に対しても、通常の航空機と同様の保安体制を構築すること | 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策が必要であると考えられる。またドローンに搭載する積載物についての安全性、運航者の信頼性を確保するための法整備や体制の構築が望まれる。<br>＜検討要請項目＞<br>・ドローン操縦者、ドローン自体の管理体制<br>・空港、操縦者間の通信体制の構築<br>・情報共有体制<br>・ドローンへの衝突回避装置の装備<br>・衝突回避のための方策とルール確立<br>・違法侵入ドローンの排除体制 |    |

|     |   |         |   |    |     |   |  |  |
|-----|---|---------|---|----|-----|---|--|--|
| H02 | 3 | テロ対策    | B | 継続 | 東本  | 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  | <p>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。</p> <p>&lt;対応が必要と考える内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CBRNe対策</li> <li>・レーザー照射に対する対策、No-Laser Zoneの設置</li> <li>・MANPADS(携帯式防空ミサイルシステム)に代表される武器(小火器、携帯式ロケット砲、迫撃砲)等の使用に対する対策</li> <li>・航空機が攻撃された場合の対処、生還確率を高める為の対策の周知、訓練導入</li> </ul>                                  |  |
| H03 | 1 | 空港の保安対策 | B | 継続 | 羽東本 | 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 | 羽東本 | 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。   |  |
| H03 | 3 | 空港の保安対策 | A | 継続 | 羽東本 | 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 | 東本  | 保安検査等の空港毎に異なる運用基準を統一し、明確にすること   | <p>国内線を運航するにあたり、保安検査やランプ内の歩行について空港やターミナル毎に運用が違う事が散見される。運用が異なる事により保安検査を受ける側の手間、保安体制への不信感へつながる可能性がある。またクリーンエリアが不明確な事や例外が存在する事で、混乱が生じている。</p> <p>&lt;運用基準の違いを感じる点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・門型金属探知機における感度の違い(この空港では反応するが、この空港では反応しない)</li> <li>・保安検査時におけるPC・タブレット端末の出し入れ</li> <li>・飲み物に対する検査の要否</li> <li>・Ship Change時のランプ内移動の可否。</li> <li>・ランプ内歩行に際し相互監視の要否</li> <li>・便間におけるステーションコントロール立ち寄り際の保安検査の要否</li> </ul> |  |
| H03 | 5 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 羽東本 | 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られる。   |  |
| H03 | 6 | 空港の保安対策 | A | 新規 | 羽東本 | 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で、航空保安の強化につながる。  |  |

|     |   |          |   |    |     |   |  |
|-----|---|----------|---|----|-----|---|--|
| H03 | 7 | 空港の保安対策  | A | 継続 | 羽東本 | 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と、搭乗ゲートのみが搭乗者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。<br>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 | 羽東本 | 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。  |
| H04 | 1 | 航空機の保安対策 | B | 継続 | 東本  | 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。<br>事態発生時に情報交換の手段となりえる携帯用衛星通信電話の乗員への配備についても検討が必要である。  |
| H04 | 2 | 航空機の保安対策 | A | 継続 | 東本  | 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。乗組員を含め乗客、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。  |
| H04 | 3 | 航空機の保安対策 | A | 新規 | 東本  | いわゆる“Two person in the cockpit”の運用について見直しを行うこと  | ジャーマンウィングスの事例を受けて各国で緊急措置的に導入されたが、同様事例を防ぐための有効な手段とはなっていないというのが現場の意見である。再発防止策としては環境整備等の根本的対策が必要で、本手法は根本的な解決にはなっていない。また弊害として、「入退出回数増加」、「機内監視人員の減少」、による保安上の懸念が増加する。操縦室の保安を確保する為には、「ドアの開閉回数を減らす事」、「開閉状況や時期について推測されない事」が重要である。その両方については懸念がある。<br>操縦室へ物理的に侵入できないよう、いわゆるSecond Barrierの設置も一つの代替方法である。<br><a href="http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization">http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization</a> |
| H04 | 4 | 航空機の保安対策 | A | 新規 | 東本  | Unruly Passenger対策を強化すること   | IATAによる集計でも、世界的にUnruly Passengerによる機内迷惑行為や安全阻害行為事例が増加しており問題となっている。機内安全の確保の為に、モントリオール議定書2014 (Montreal Protocol 2014)の署名、批准を含めた対策の強化が必要である。<br>*男性客室乗務員の積極的な採用も一つの手段である。  |

## 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。  |    |
| I04  | 1    | 成田国際空港         | A   | 継続    | 本東  | 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。   |    |
| 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           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |    |

|     |   |            |   |    |     |  |  |  |
|-----|---|------------|---|----|-----|--|--|--|
| 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。 |  |
| I07 | 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。                            |  |