

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
C01	1	航空局全体	継続	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ち、即応性に効果が高いことは海外空港で実証済である。海外航空会社が多数飛来する今こそ、緊急事態への対応が望まれる。英語を母国語とする豪州では救急隊長のみにICAO英語レベル3程度を要求していることに鑑み、日本では英語レベル2程度でも許容される。	2017年度より要請。一部文言変更。
C01	2	航空局全体	継続	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」の記述と挿入図を変更すること。	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)で停止するよう努力すること」となっており、停止目標が曖昧な表現となっていることから、停止位置標識が見えなくなったところで停止することを良しとした表現になっている。これを、「(前文省略)少なくとも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すること。停止位置標識により近い位置で停止することで、後方通過機との間隔確保に努めること」とすることでより具体的な表現となる。さらに、挿入図を上記に合わせて適切なものへ変更する必要がある。	2019年度より要請。一部文言変更。C01-3、C21-3参照
C01	3	航空局全体	新規	Stop Aiming Lightsを日本独自の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せる視覚援助施設として、Stop Aiming Lightsを日本独自の航空灯火として新たに設定すること。今後、日本のような狭隘な空港における安全性向上に寄与する有効な航空灯火として、ICAO Annex14への採用を呼びかけることが望ましい(海外一部空港でも同様の航空灯火が設置されている)。	文言を一部変更して新規要請。C01-3、C21-3参照
C01	4	航空局全体	継続	ヒューマンエラーを誘発するスポット番号の非連続性はSMSの観点から改善が必要である。空港によって設置基準がバラバラとなっていることから、スポット番号の連続性を標準とした指針を提示すること	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(0-3を1-4に変更可能)、秋田空港、庄内空港、福島空港、富山空港、岡山空港、広島空港(5-7を4-7に変更可能)、山口宇部空港、高松空港、松山空港(1R-3を1-4に変更可能)、大分空港、長崎空港(2-3を3-4に変更可能)、宮崎空港(1.5-3を2-4に変更可能)、奄美空港、宮古空港、新石垣空港。また、駐機場番号「13」がない空港は以下の通り: 帯広空港、新千歳空港、成田国際空港、長崎空港	2018年度より要請。一部文言変更
C01	5	航空局全体	継続	小型動物が空港敷地内に侵入した際の運用に関する指針をまとめること	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。函館空港では昼間時間帯におけるキツネの目撃情報のみで着陸復行の指示がされるなど、動物の生態を考慮した運用が行われていない。さらに犬の侵入による対策が空港によってバラバラである(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際の運用に関する指針を、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。一部文言変更

C. 空港

C01	6	航空局全体	継続	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	7	航空局全体	継続	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
C01	8	航空局全体	継続	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	9	航空局全体	継続	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(Hの付加、H5と5の混在など)について、現場では多大なる混乱を生じた。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。	2018年度より要請
C02	1	新千歳空港	新規	新設誘導路を「TEMPO installed」として周知していることについて	新千歳空港ではターミナルビル南側に新設された誘導路「G」等が「TEMPO installed」として公示されている(2020.3現在)。新規誘導路は永続的に使用されるものであることから直ちに正規誘導路としてAIPに公示されるべきである。こうした措置を取った理由を知りたい。	新規要請
C02	2	新千歳空港	継続	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	3	新千歳空港	継続	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年度より要請
C02	4	新千歳空港	継続	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)。	2019年度より要請
C02	5	新千歳空港	継続	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	6	新千歳空港	継続	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	7	新千歳空港	継続	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年度より要請
C03	1	丘珠空港(札幌飛行場)	継続	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年度より要請

C. 空港

2020年 総合安全要請

C03	2	丘珠空港(札幌飛行場)	継続	ALSの設置	夜間及び低視程下での視認性向上のため。	2017年度より要請
C03	3	丘珠空港(札幌飛行場)	継続	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年度より要請
C04	1	女満別空港	継続	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年度より要請
C05	1	青森空港	継続	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年度より要請
C06	1	花巻空港	継続	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年度より要請
C07	1	山形空港	継続	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年度より要請
C08	1	庄内空港	継続	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。	2017年度より要請
C09	1	東京国際空港	継続	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にない平行式での大きな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
C09	2	東京国際空港	継続	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。	2019年度より要請
C09	3	東京国際空港	継続	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

C. 空港

C09	4	東京国際空港	継続	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、KSF0=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
C09	5	東京国際空港	継続	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
C09	6	東京国際空港	継続	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
C09	7	東京国際空港	継続	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
C09	8	東京国際空港	継続	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。パイロットの声が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。	2019年度より要請
C09	9	東京国際空港	継続	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	2018年に外航機が出発経路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	2019年度より要請
C09	10	東京国際空港	継続	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

C. 空港

C09	11	東京国際空港	継続	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者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。	2019年度より要請
C09	12	東京国際空港	継続	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年度より要請
C10	1	成田国際空港	継続	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多いため空港であり、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。	2019年度より要請
C10	2	成田国際空港	継続	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
C11	1	富山空港	継続	RWY02/20双方にTDZ LGTを単独設置すること	TDZ LGTはハードランディング防止効果が期待されることから、(設置基準を承知したうえで)単独設置をお願いしたい。	2019年度より要請
C11	2	富山空港	継続	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)	2017年度より要請
C12	1	小松空港(小松飛行場)	継続	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。	2017年度より要請
C12	2	小松空港(小松飛行場)	継続	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。	2017年度より要請
C12	3	小松空港(小松飛行場)	継続	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。RCLL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。	2018年度より要請
C13	1	大阪国際空港	継続	AIC 053/09「大阪国際空港における滑走路誤進入防止について」を廃止し、ICAO Ruleに準拠した管制用語を使用すること	当該防止策における「Hold Short of Stopline」という用語や誘導路上のStop標識に関する運用は、不具合事例がパイロット・管制の現場で報告されており、根本的な解決策になっていない。日本はICAO加盟国としてLocal Procedureを見直し、ICAO Ruleに準拠した管制方式、滑走路誤進入対策を取ることに。	空域管制E10-1において継続要請

C. 空港

2020年 総合安全要請

C13	2	大阪国際空港	継続	運用時間開始直後における管制承認伝達席の混雑軽減を図ること	運用時間開始直後は多数の出発機が一斉に管制通信を要求するために混雑が顕在化しており、乗員と管制官にとって多くの負荷がかかっている。将来的にはDCLの設定、短期的にはSpot番号の通報のみに留めるなどの措置を実施すること	空域管制E10-2において継続要請
C13	3	大阪国際空港	継続	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ので、対策を講じていただきたい。	2018年度より要請
C14	1	関西国際空港	継続	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。	2017年度より要請
C14	2	関西国際空港	継続	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。	2017年度より要請
C14	3	関西国際空港	継続	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。	2017年度より要請
C14	4	関西国際空港	継続	TWCLの設置	夜間や雨天の低視程下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。	2017年度より要請
C15	1	八尾空港	継続	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。	2017年度より要請
C15	1	但馬空港(但馬飛行場)	継続	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懸念される。	2017年度より要請
C16	1	出雲空港	継続	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。	2017年度より要請
C17	1	米子空港(美保飛行場)	継続	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。	2017年度より要請
C18	1	岩国空港(岩国飛行場)	継続	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。	2017年度より要請
C20	1	松山空港	継続	RWY14側にTDZ LGTを単独設置すること	TDZ LGTはALSと同時設置が原則となっているが、ALSの設置は現在のところ困難となっている。一方でTDZ LGTはハードランディング防止効果が期待されることから、(設置基準を承知したうえで)単独設置をお願いしたい。	継続要請
C20	2	松山空港	継続	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。	2018年度より要請

C. 空港

2020年 総合安全要請

C21	1	福岡空港	継続	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。誘導路複線化に続き平行滑走路の整備が予定されていることから、課題抽出による確実な運用のためにパイロットや管制官を含めた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。	2017年度より要請。一部文言変更
C21	2	福岡空港	新規	誘導路名称について、話し合いの場を設けること	AとY間に設置されたK誘導路の名称について、「混乱を招く」といった声が特にパイロットから多数あがっており、改善を求めたい。一方で、パイロット・管制官双方にとって望ましい誘導路名称について、慎重に議論を重ねる必要があることから、今後の検討課題とし、まずは問題点を共有することを提案する。誘導路名称は、空港管理者から見ると小さな問題かもしれないが、パイロットや管制官から見ると安全に関わる非常に大きな問題であることを認識していただきたい。	新規要請
C21	3	福岡空港	継続	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。	関連項目：C01-2,3
C21	4	福岡空港	継続	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。	2018年度より要請
C21	5	福岡空港	継続	RWY16側、E3付近における滑走路面の凹凸の根本的な改善	2018年度に補修工事を実施していただき、しばらくは凹凸が無かったが、2018年度秋以降、再度同一場所で凹凸が発生しているとの報告が挙がっていることから、根本的な作業工程の見直しを含む再施工をお願いしたい。	2018年度より要請。一部文言変更
C21	6	福岡空港	継続	オープンスポットにスポット番号表示灯を設置すること	オープンスポットはスポット番号位置標識のみで夜間の視認性が著しく低いため、スポット番号表示灯を設置すること。また、これによって「Hold Abeam Spot○○」の管制指示に対するパイロットへの視覚援助施設となることが期待できる。	2019年度より要請
C21	7	福岡空港	継続	整備作業のエンジンランナップをTWYで実施する計画の見直しとランナップ専用エリアの設置	半日から1日を費やすランナップを誘導路で行うことは空港の運用を大きく制限し、滑走路2重化の目的である混雑緩和に多大な影響を与える。また特殊な場所でのランナップは機材移動も困難で、離着陸や地上走行する航空機のプラストの影響も懸念される。管制運用においても障害となりハザードである。ただでさえ時間が多く掛かることが予想されると共に、制限時間を設けられた場合、作業が未完となることにより提供座席数が減少することは航空会社、空港会社にとってもデメリットとなる。	2019年度より要請
C22	1	大分空港	継続	誘導路名称の変更	誘導路T0はICAO Annexに採用予定のTaxiway Nomenclature(誘導路命名法)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。	2017年度より要請
C23	1	長崎空港	継続	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。	2018年度より要請
C24	1	宮崎空港	継続	RWY27側にTDZ LGTを単独設置すること	TDZ LGTはALSと同時設置が原則となっているが、ALSの設置は現在のところ困難となっている。一方でTDZ LGTはハードランディング防止効果が期待されることから、(設置基準を承知したうえで)単独設置をお願いしたい。	2019年度より要請

C. 空港

2020年 総合安全要請

C24	2	宮崎空港	継続	TWY S6の廃止	TWY S6の廃止に関する進捗状況をお聞かせいただきたい	継続要請
C25	3	宮崎空港	継続	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。	2017年度より要請
C25	1	鹿児島空港	継続	誘導路T6とT7の間に滑走路へ接続する誘導路を増設すること、あるいは平行誘導路を設置すること	悪天時における到着滑走路RWY34、出発滑走路RWY16の対面オペレーション時、地上交通が輻輳した場合における確実な交通流を実現するため誘導路の増設が必要である。	2019年度より要請。一部文言変更
C25	2	鹿児島空港	継続	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。	2017年度より要請
C26	1	屋久島空港	継続	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。	2017年度より要請
C26	2	屋久島空港	継続	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。	2017年度より要請
C27	1	奄美空港	継続	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。	2017年度より要請
C28	1	喜界空港	継続	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。	2017年度より要請
C29	1	沖永良部空港	継続	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。	2017年度より要請
C29	2	沖永良部空港	継続	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。	2017年度より要請
C30	1	与論空港	継続	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。	2017年度より要請

C. 空港

2020年 総合安全要請

C31	1	那覇空港	継続	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。新滑走路及び誘導路供用開始に伴い、課題抽出による確実な運用のためにパイロットや管制官を含めた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。	2017年度より要請(文言を変更)
C31	2	那覇空港	継続	中間待機位置灯の設置	既存のNo.1～No.4の中間待機路面標識(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。(追記:設置の進捗状況についてうかがいたい)	2018年度より要請
C32	1	宮古空港	継続	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。	2017年度より要請
C33	1	与那国空港	継続	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。	2017年度より要請