

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
E01	1	軍事空域	継続	那覇進入管制区周辺の制限空域の縮小、または削減をすること	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)の存在により、出発到着経路の迂回を強いられている実態があるため。	
E01	2	軍事空域	継続	那覇進入管制区周辺の制限空域開放について、柔軟かつ迅速な調整ができるような体制の強化を図ること	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)の存在により、悪天候空域回避が困難であるため。	
E01	3	軍事空域	継続	ITRA(岩国臨時留保空域)の低高度化、および岩国基地周辺の高度制限を変更すること	当該空域周辺での悪天回避において、ITRAが回避飛行の障害であるため。また岩国基地の存在により、周辺の空港に着陸する際の高度制限が高く、効率的な飛行の障害となっているため。	
E01	4	軍事空域	継続	ITRA(岩国臨時留保空域)につながるコルドーを公示するとともに、運用状況についての情報提供を、航空会社に対して行うこと。 また、コルドーに関する情報提供が容易となるよう、無線通信で使用する用語を定めること	コルドーの運用状況によっては、航空機(主にプロペラ機)の経済的な運航に影響があり、情報提供が大変有効であるため。 また、統一の用語を使用することで、通信が簡潔になるだけでなく、状況の正しい理解に繋がるため。	2019年度より要請
E01	5	軍事空域	継続	米軍・自衛隊の進入管制区などの返還・削減を実施すること。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と考えるため。	

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E01	6	軍事空域	継続	横田空域の撤廃、低高度化を図ること。あわせて、調整経路の新設を行うこと	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ため。それができない場合は、空域の有効的・効率的な活用のために、曜日や時間限定で利用できる調整経路の新設が必要と考えるため。	2017年度より要請
E01	7	軍事空域	継続	K空域、H空域の低高度化を図ること	K空域、H空域周辺は悪天が発生しやすいにもかかわらず、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ため。	2017年度より要請
E01	8	軍事空域	継続	航空路A590の南大東島付近について、悪天時の回避を容易にすること	南大東島周辺は、積乱雲が発生しやすいことに加えて、訓練空域が経路周辺に設定されており回避できないことが多く、安全上大きな課題があるため。	
E02	1	航空路	継続	AKARAコリドーの混雑を解消すること	2019年12月の報道以降の検討状況について明らかにしていただきたい。	2017年度より要請 2020年度情勢変
E02	2	航空路	継続	RNAV経路について、全体的にMEAを下げる	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。	2019年度文言変更
E02	3	航空路	継続	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、交信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。	2019年度より要請
E02	4	航空路	継続	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。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。	2019年度より要請

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E02	5	航空路	継続	航空路A590(日本—東南アジア間)について、交通容量拡大を図ること	近年の交通量増大によって、当該航空路を經由する場合、管制間隔設定のための出発遅延の発生や、飛行中も高度変更が許可されないことによる安全性及び快適性の低下などが発生していることから、容量拡大の対策が必要であるため。	2019年度より要請
E03	1	ATM	継続	交通量や天候の変化に応じた適正な交通流を形成できるよう、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であると考えため。	
E03	2	ATM	継続	適正な交通量管理のため、EDCTの算出起点を、EOBTからTOBTに変更し、精度向上を図ること	現行のEOBTを起点としたEDCT計算ではなく、TOBTを起点とするものとし、運航者に最新のTOBTを確実に報告させる方式とすることで、交通量管理の精度向上が期待できるため。	2019年度より要請
E04	1	ATCコミュニケーション	継続	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年度より要請
E04	2	ATCコミュニケーション	継続	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。	2019年度より要請
E05	1	管制方式基準	継続	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、国内線運航時には最大離陸重量を理由にWake Turbulance CategoryをMediumにする航空会社があり、後続機が安全上の脅威を感じる場合があるため。	2019年度より要請/2020年文言変更
E06	2	各空港	継続	高松空港RWY08、徳島空港RWY11へのRNP AR 進入方式の設定を早期に図ること	夜間は山などのテレインが視認できないことによる不安全要素の低減や、サー클ング時の就航率向上のため。	

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E06	3	各空港	継続	(各空港共通) 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)、豊岐空港、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	継続	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、交信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	新規	【成田空港】2019年7月の空域再編に伴う新経路や管制運用に関するリスクアセスメントの結果をあきらかにすること		2020年度より要請
E07	2	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【成田空港】同時平行離陸方式に使用すSIDについて、離陸直後のパスターミネーターを見直すこと	Path DescriptorをVA離陸直後からCAまたはCFとすることで、同時平行離陸方式での離陸の際に、編流による接近を避けることができるため。	2020年文言の一部修正
E07	3	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E07	4	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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	5	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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	6	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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 2019年度一部文言修正
E07	7	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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。	2019年度より要請
E07	8	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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。	2019年度より要請

E. 空域管制

E07	9	首都圏空港機能強化および関東空域	新規	【羽田空港】2019年7月の空域再編に伴う新経路や管制運用に関するリスクアセスメントの結果をあきらかにすること		2020年度より要請
E07	10	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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	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度角の降下率よりはるかに高い高度を飛行することとなるため、GSを参考に降下できるようにすること。	2017年度より要請 2020年度一部文言修正
E07	11	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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、運航者の負担となっているため。	2017年度より要請
E07	12	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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	13	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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完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完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年度から要請 ※1

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E07	14	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【羽田空港】進入方式VOR AI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 AI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。	2018年度から要請 ※1
E07	15	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	【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 AI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。	2018年度から要請 ※1
E08	1	三沢空港	継続	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。	
E09	1	中部空港	継続	NATCHに相当するFIXを見直すこと	NATCH付近は、特に夏季において積乱雲が発生するため航空機の安全運航に影響があることから、NATCHを海上に移設する、もしくはNATCHに相当するFIXを海上に新設することで、安全性、快適性を高める必要があるため。	要請項目を変更
E10	1	大阪空港	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。	空港分野C13-1
E10	2	大阪空港	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	2019年から要請/ 空港分野C13-2
E10	3	大阪空港	継続	障害物および騒音軽減いずれもクリアするSIDの設定をすること	騒音軽減の優先飛行経路方式について、スレットの多い離陸直後のワークロードをさらに高めているため。	

E. 空域管制

2020年 総合安全要請

E11	1	鳥取空港	継続	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。	
E12	2	福岡空港	継続	福岡進入管制区において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	効率的な運用のため。	
E13	1	長崎空港	継続	CHIKUGO 3DEPを見直すこと	最初のWayPointで90度ターンがあるが、250ktのBank25度でオーバーシュートし、RNP1が満たせなくなるため。	
E15	1	奄美空港	継続	奄美空港の飛行場管制業務およびターミナルレーダー業務の提供に関する対応状況を明らかにすること	2019年度の回答を受けて、その後の進捗状況を明らかにされたい。	2017年度より要請 2019年度文言を変更
E16	1	久米島空港	継続	RNAV/RNP AR RWY 21の設置をすること	夜間や悪天時における安全な運航のため。	
E17	1	与那国空港	継続	RNAV/RNP AR RWY 08の設置をすること	夜間や悪天時における安全な運航のため。	
E19	1	大分空港	継続	SQRUMおよびYANAIの高度制限を改善すること	SQRUM 11,000ft, YANAI 8,000ftの管制指示は不安全であるため。	
E20	1	青森空港	継続	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め。	
E21	1	新千歳空港	継続	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	継続	NACKS ALFA ARRIVALの高度制限変更すること	「C9R52 12,000above」から「C9R54 7,000below」の高度制限は通常の降下では守ることができないため、「C9R54 9,000below」とすること。	2020年度一部文言変更
E22	1	岡山空港	継続	ATISの運用開始をすること	管制官及びパイロットの負担軽減(交信量削減)、および今後の増便が見込まれるため。	

E23	1	徳島空港	継続	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。	
-----	---	------	----	------------------------------------	-----------	--

※1 運輸安全委員会の調査結果発表時期によっては、要請趣旨等が変わる場合がある