

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
N01	1	落雷警報	継続	本東羽	各空港管理者の権限において、空港制限区域内の地上作業の中断を命ずることができるよう法整備を行うこと	制限区域内の事故防止と運航の安全確保の観点から、雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには、各空港管理者の権限において制限区域内のすべての作業を中止させ、作業員の退避を命ずるよう緊急時の指揮命令系統を明確化すべきである。現状において、作業の中断や作業員の退避は各事業者の判断に任されており、航空機の運航を継続するために危険な状況下での作業を強いられることがある。このような不安全な状況を発生させないよう、各空港管理者に作業可否の権限を与えて各事業者を統括することが求められている。諸外国の実例を参考に、是非とも進めていただきたい。	
N02	1	東京国際空港	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
N02	2	東京国際空港	継続	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。	2019年度より要請
N02	3	東京国際空港	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

N02	4	東京国際空港	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、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
N02	5	東京国際空港	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
N02	6	東京国際空港	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
N02	7	東京国際空港	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
N02	8	東京国際空港	継続	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。	2019年度より要請
N02	9	東京国際空港	継続	羽東	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
N02	10	東京国際空港	継続	羽東	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。	2019年度より要請

N03	1	ATCコミュニケーション	継続	本東羽	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
N04	1	首都圏空港機能強化および関東空域	新規	本東羽	【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
N04	2	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	本東羽	【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
N04	3	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	本東羽	【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年度から要請 ※1

N04	4	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	本東羽	【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
N04	5	首都圏空港機能強化および関東空域	継続	本東羽	【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 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
N05	1	保安全般	継続	本東羽	統合された航空保安を実施する為の法制化を行い、航空保安全般に対し権限と責任を持つ、一元的に管理監督する事ができる組織を構築すること。そしてICAOの基準に則した航空保安対策を行うこと	現状の航空保安対策は監督官庁が指導、監督しているという名目の下、各企業、各団体が独自に行っており、責任の所在が不明確である。また場所、分野により監督官庁も国土交通省、警察庁、財務省、厚生労働省、法務省など多岐に亘り、効率的で抜け目のない保安体制となっているか疑問である。諸外国においては、航空保安(AVSEC)を専門とする組織が構築され、航空に係る全てのものという観点から権限と責任が与えられ対策が取られている。 我が国の航空保安対策は、ICAO基準と相違がある。保安対策を強化するためにも、国際線、国内線に関わらずICAO基準に則した対策が必要である。 〈ICAO基準との相違点〉 ・国内線搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る者に対する保安検査、身元確認等 ・航空に従事する者に対するバックグラウンドチェック ・日常的なカウンセリング	
N05	2	保安全般	継続	本東羽	保安検査は航空会社等と利害関係の無い、国もしくは空港管理者等の責任の元を実施するよう、航空法を改正すること	運航に携わる者、乗客は、毅然な態度で保安検査を行う事を求めている。 航空会社と契約する警備会社には少なからず受託関係による利害関係が存在する。定時性を確保したい航空会社と、トラブルを起こして航空会社に迷惑を掛けたくない警備会社との間でハリーアップにつながりそうな状況を日々の業務中に目撃することがある。現在行われている主従関係のある保安検査は適正な判断に影響を及ぼす可能性がある。保安検査員の権限強化、地位向上を図る為にも、独立性のある保安検査制度の構築が必要であると考えられる。 (関連規定 航空法第100条、施行規則210条)	

N05	3	保安全般	継続	本東羽	<p>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。また、空港毎に異なる保安検査等の運用基準を統一、明確にし、ICAO基準の保安対策が取れる体制を作ること</p>	<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。</p> <p>航空に従事する者のみならず、航空機、空港に関わる全ての者が継続的に保安に対する訓練を行い意識を高める事が必要である。</p> <p>主に従業員用の保安検査やランプ内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と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>	
N06	1	テロ対策	継続	本東羽	<p>航空輸送に対するサイバーテロ攻撃に備え、対策と訓練を行うこと</p>	<p>ICAOではSecurity分野における最重要な課題となっているにも係わらず、運航乗務員を含め航空業界においてはサイバーテロを脅威とする認識、対策が不足している。具体的な事例が発生する前にサイバーテロを脅威として認識し、航空のシステムに関わる全ての者(運航乗務員、管制官、整備士、航空会社担当者など)に対し、教育・訓練を行う必要がある。</p> <p>(関連規定 ICAO Annex17 4.9)</p>	
N07	1	空港の保安対策	継続	本東羽	<p>TOKYO2020を控え、脅威の高まる空港のテロ対策は、新たな技術の導入を推進するとともに、人材の確保と育成に重点を置き、空港内のセキュリティ向上を図ること</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・『テロに強い空港』を実現するためには、人材の確保育成による、作業品質の維持が安全対策として最重要課題となっている</li> <li>・空港の民営化、LCCの急速な事業拡大、従業員の大量退職、LCCの増加などによって、航空業界における人手不足を起因とした業務負荷拡大や検査員等の意欲低下等につながり、離職者が増加するなどの悪循環が予想される</li> <li>・人手不足を補完し、保安レベルを向上する為にも先進的な技術の導入を図る事が有効であると考え</li> <li>・人為的ミスを防止するためのヒューマンエラー対策の導入も必要である</li> <li>・外国人材の受け入れに関しては、内部脅威に関連するテロ対策と同様、受け入れ環境の整備や労働条件の維持向上など、行政と事業者が協同して課題に取り組む必要である</li> </ul>	
N07	2	空港の保安対策	新規	本東羽	<p>ビジネスジェット、自家用飛行機、使用事業の乗組員、旅客に対しても制限区域に立ち入る際は、保安検査を実施し、制限品の持込、不審者の入域がないようにすること</p>	<p>身元不明で、保安検査を受けていない可能性のある者が制限区域に立ち入ることが出来ているという現状は、危険物の持込や逃走等の可能性を鑑み、保安上の脅威となり得る。保安検査無しでプライベートジェットに搭乗するのが世界的に当たり前の運用であるとの報道もあるが、国際線SRA(Security Restricted Area)との兼ね合いを考えると望ましい運用ではない。</p> <p>なお、関西エアポート株式会社の運営するPremium Gate玉響(たまゆら)の「関西国際空港ビジネスジェット機運航情報」という申請書には「すべての搭乗者及び手荷物に対しBusiness Aviation 専用ターミナル において保安検査を実施します。ただし検査結果による搭乗可否の判断は航空運送事業者等にて実施いただきます」と記載されており、実質何でもありの運用となり得る事が予想される。国などの関与による厳格な保安検査の実施が望まれる。</p>	

N08	1	東京国際空港	継続	本東羽	手荷物を預けている旅客が、手荷物を預けていない旅客の出口導線に、誤って進まないような施設構造に変更すること	手荷物を受け取らずにロビーに出てしまった旅客が、手荷物を受け取られた旅客の出口に戻って来られ、保安エリアである到着ロビー内にある自分の荷物を取りこらうとしてみる。	
N08	2	東京国際空港	新規	本東羽	J-TWYとK-TWYを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	最近では、高速トレーシングカーで牽引作業をして走行する時には、トーパーピンの折損防止のために、この付近では減速をして走行するようにと、社内での情報共有がなされている。	
N08	3	東京国際空港	継続	本東羽	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。	
N08	4	東京国際空港	継続	本東羽	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。	
N09	1	ランプ内の環境整備	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。	
N10	1	自動運転車	継続	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。	
N11	1	規制緩和	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>	

N12	1	貨物・郵便物の 安全性	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。	
N12	2	貨物・郵便物の 安全性	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。	

※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