

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
M01	1	落雷警報	継続	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システム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。	
M02	1	24時間供用されている空港の救急体制	継続	24時間供用されている空港、特に新千歳、羽田、中部、関西、那覇の各空港について、供用時間中いつでも急病人に即応できる体制を国の責任において整えること	航空機が24時間365日本邦上空を飛行していることから、特に運航支援体制の脆弱な外航機やGA機については、着陸後の地上支援の体制を確認できないまま着陸し、結果として急病人の搬送が相当遅延することが容易に想定される。このような状況は、国際社会の一員、また先進国として役割を果たしているとは言いがたいことから、着陸に対応するだけでなく、その後の地上支援を含め、病院への搬送を遅滞なく行えるような体制を整える必要がある。 2019年1月5日に発生した全日空105便の急病人について、当初新千歳空港に着陸を試みようとしたが、深夜早朝時間帯であったため、急病人を航空機より降ろすための地上の体制が整わないことを理由に、羽田空港への運航を継続した事例が発生した。過去にも外航機が急病人発生により那覇空港へ着陸したものの、同様に地上設備を操作する人員を確保することが出来ず、当該急病人が死亡した事例があった。	2019年より要請
M03	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。
M03	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

M03	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しめ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
M03	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
M03	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
M03	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
M04	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
M04	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
M04	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
M04	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

M05	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
M05	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
M06	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
M07	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
M08	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
M09	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
M10	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
M11	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 AnnexI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
M11	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

M11	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
M11	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
M11	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
M11	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
M11	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
M11	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
M11	9	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
M11	10	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

M12	1	航空路	継続	<p>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）</p>	<p>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。</p>	2019年度より要請
M13	1	ATCコミュニケーション	継続	<p>新潟ー松本間および庄内ー山形間のRCAGの改修・強化をすること</p>	<p>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。</p>	2017年度より要請
M13	2	ATCコミュニケーション	継続	<p>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</p>	<p>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。</p>	2019年度より要請
M14	1	管制方式基準	継続	<p>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</p>	<p>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。</p>	2019年度より要請 /2020年文言変更

M15	1	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)、壱岐空港、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。	
M15	2	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
M16	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
M16	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るSIDI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
M16	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

M16	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
M16	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
M16	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、メリットが大きいため。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
M16	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
M16	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LS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

M16	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明らかにすること		2020年度より要請
M16	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
M16	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、運航者の負荷となっているため。	2017年度より要請
M16	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
M16	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

M16	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
M16	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
M17	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。	
M18	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。	
M19	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スレットとなっているため。	

M20	1	保安全般	継続	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	
M20	2	保安全般	継続	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に実施するよう、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。 (関連規定 航空法第100条、施行規則210条)	
M20	3	保安全般	継続	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	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。 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。 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。	
M21	1	テロ対策	継続	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	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。 (関連規定 ICAO Annex17 4.9)	

M21	2	テロ対策	継続	<p>空港内、空港周辺、航空路における無人航空機やいわゆるドローンなどによる航空安全への脅威に対し、必要な対策を構築すること。</p> <p>また無人航空機の運航者、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</p>	<p>航空機の運航に携わる者にとって無人航空機による無秩序な飛行は安全上の脅威となっている。安全な飛行、運航を行う為に以下の点を考慮した無人航空機に対する法の整備等が望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドローンへの識別装置の搭載と衝突回避装置の装備 ・衝突回避のための方策とルール確立 ・違法侵入ドローンの侵入防止対策と排除体制 	
M21	3	テロ対策	継続	<p>内部脅威へのガイドラインを作成し対策を講じること</p>	<p>空港での業務従事者による「内部脅威(Insider Threat)」は、重大な脅威であるとICAOは警戒を呼びかけている。テロ対策として、空港における脅威者のリストに基づく監視体制の実施、および以下の項目について対策の構築が求められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重大な損害が生じる可能性がある業務のリストアップと、関連するスタッフの役割に対するリスク評価 ・内部脅威によるリスクシナリオの準備 ・リスクシナリオに沿って、空港毎の脆弱度判定を行い、空港内外の関連機関と協力し必要な対策を構築する ・外国人人材の受け入れについては、受け入れ環境の整備、労働条件の維持向上など行政と事業者が共に取り組むべき課題への対応が必要である。 	
M21	4	テロ対策	継続	<p>CBRNEテロに対し、航空機の安全を確保する為の対抗策を構築すること</p>	<p>機内においてCBRNEテロや感染症等が発生した場合、安全運航を確保する事が非常に難しくなることが予想される。重要度を鑑み、その可能性を脅威として認識し、対処方法や必要な装備品の搭載など乗務員への知識付与、訓練を行う必要がある。</p> <p><対策項目></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 法的対応 ・ 十分な情報確保と情報の提供 ・ 定期的なテロ関係の知識付与、対抗策の講座、訓練 ・ ICAO Doc9811の検証、および国内対策の早期構築 <p><機内における初動対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機内の感染者/発症者他者との接触を避ける方法 ・ 乗客の果たす役割の明記と周知 ・ 隔離設備、防護装備の搭載 <p>CBRNEテロに対しては医療・公衆衛生インフラの整備が重要であると同様に、機内対策としての適切な対策・準備として、事前の訓練による脅威認識と抗菌剤の客室装備が必要である。</p>	

M21	5	テロ対策	継続	レーザー照射、MANPADSに代表される武器等に対し、航空機の安全を確保する為の対抗策を構築すること	レーザー照射事例は世界的に増加傾向であり、我が国においてもNo Laser Zoneの設置、罰則規定の制定など警察とも連携した対抗策が必要である。 また、世界中の空を日本の航空機が飛んでいるが、紛争地域付近での飛行は行われており、ウクライナでのマレーシア航空機撃墜に代表される事例のように、安全とされる空域においても攻撃を受けるリスクは常にある。 可能性が低いと考えられている状況に遭遇した場合においても冷静な対処をできるよう、知識付与や訓練の導入が求められる。 (関連規定 ICAO Annex 17 4.3.6)	
M22	1	空港の保安対策	継続	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	<ul style="list-style-type: none"> ・『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 ・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 ・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 ・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 ・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 	
M22	2	空港の保安対策	新規	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	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。 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。	
M23	1	航空機の保安対策	継続	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。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。	

M23	2	航空機の保安対策	継続	リチウムバッテリーの機内持ち込みを含む危険物の輸送については、乗客、作業員、発送者、運送事業者へ、危険性について周知し、取り扱い手順、訓練を徹底すること	<ul style="list-style-type: none"> ・爆発の恐れのあるものや、燃えやすいもの、他のものに損傷を与えるものは輸送禁止として、航空機による輸送が制限されている ・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。無申告危険物に関する個人荷主や代理店への周知を継続し、容易に受託可否の判断がつく仕組みを構築すべきである ・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。 ・乗組員を含め旅客、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。 ・利用者への継続的な周知徹底と、手荷物を受託しやすい体制の構築によって、機内持ち込み手荷物のルールを徹底すべきである。 	
M23	3	航空機の保安対策	継続	いわゆる“Two person in the cockpit”の運用について見直しを行うこと	<p>ジャーマンウイ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になっていないのが現状である。この方式では、「入退出回数増加」、「機内監視人員の減少」等、保安上の懸念がかえって増加する。本来、操縦室の保安確保に必要なことは、「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」である。つまり本手法は根本的な解決になっておらず、再発防止策としては環境整備等の根本的対策が必要である。</p> <p>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。 http://www.alpa.org/advocacy/faa-reauthorization</p>	
M23	4	航空機の保安対策	継続	Unruly Passenger対策を強化すること	<p>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。機内の安全の確保し、乗務員や乗客の生命の安全を守る為、以下の対策を取る事が求められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モントリオール議定書2014 (Montreal Protocol 2014)の署名、批准により、航空機登録国以外での裁判権などを可能とすること。 ・航空機内外における酒精飲料の規制 ・男性客室乗務員の積極的な採用 	
M24	1	東京国際空港	継続	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してしまった旅客が、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に入ろうとしてくる。	
M24	2	東京国際空港	新規	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、高速トローリングカーで牽引作業をして走行する時には、トローバ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。	
M24	3	東京国際空港	継続	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。	

M24	4	東京国際空港	継続	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。	
M25	1	ランプ内の環境整備	継続	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。	
M26	1	成田国際空港	継続	第3貨物エリア付近に誘導員は配置されたものの、更なる安全対策を講じること	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。	
M27	1	自動運転車	継続	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。	
M28	1	規制緩和	継続	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。	
M29	1	貨物・郵便物の安全性	継続	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。	
M29	2	貨物・郵便物の安全性	継続	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