

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	空港全般	継続	パイロットと救難消防隊員が直接交信出来るDEF(Discrete Emergency Frequency=個別緊急用周波数)の設定	緊急時に救難消防隊員と直接交信出来るDEFの設置は、パイロットにとって事態の早期把握と迅速な対応に有効であることが海外空港事例で既に実証済みであり、早期の導入が望まれる。なお、緊急事態に必要なのは「Fire, Smoke, Evacuation」など、パイロットから見る事が出来ないエリアの視覚情報を的確に伝えることが目的であって、流暢な英語会話は必要としない。人命救助は「時間との戦い」であることを念頭に、DEFの導入遅れが「手遅れ」にならないことを切に願う。	2017年度より要請。文言変更
C01	2	空港全般	新規	ICAO Annex14等に適合した中間待機位置標識への統一	ICAO Annex14及び「陸上空港の施設の設置基準と解説」において中間待機位置標識が定められているが、これと異なった標識が設置され(福岡、松山、神戸各空港)、その存在がAIPに公示されるケースもある(松山空港)。中間待機位置標識に相当する標識の設置は、設置基準に合わせて統一すること。(参照:C21-2、23-3)	新規要請
C01	3	空港全般	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、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、関西国際空港、長崎空港	2018年度より要請(松山空港を削除、関空を追加)
C01	4	空港全般	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、長崎空港のタスキなど、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が指示されるなど、動物の生態を考慮した運用が行われていない。また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
C01	5	空港全般	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。(参照:C31-2)	2018年度より要請
C01	6	空港全般	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	7	空港全般	継続	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)	2020年度より要請
C01	8	空港全般	継続	誘導路路面標識の見直し	従来の誘導路路面指示標識は中大型機にとって表示が小さいため、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	9	空港全般	継続	救難消火対策の強化	海上空港の特性を考慮した救難消火対策について、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	10	空港全般	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 Factor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	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	当空港は滑走路誤進入しやすい形状であること、また厳しい冬期運航環境下での安全運航が求められる大空港であり、課題抽出による確実な運用のため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必要性が高い。そのため、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。	新規要請
C02	2	新千歳空港	新規	TWY A9の形状を変更し、TWY の誘導案内灯を滑走路の西側に設置すること	視界不良で「ホワイトアウト」になると、誘導路を発見出来る唯一の手がかりは誘導案内灯である。現在、RWY19Rを着陸後にA10から滑走路を離脱する場合、A10の誘導案内灯をA10近傍に設置出来ないレイアウトになっている。そのため、TWY A9の形状を変更し、A10の誘導案内灯を設置すること。(添付資料1、2参照)	新規要請
C02	3	新千歳空港	新規	RWY01R着陸後の滑走路離脱を確実に実施するため、高速離脱誘導路を新設し常時オープンとするすること	冬期運航で滑走路除雪が必要な状況において、RWY 01Rを着陸後に使用出来る高速離脱誘導路をTWY B3とB2の間に新設(新TWY B2)することで、制動制御効果が低い環境下における現行TWY B2(新TWY B1)の代替経路となる。また、RWY01L除雪作業時にも使用出来る高速離脱誘導路の設置は、滑走路占有時間短縮の効果が期待出来る。そのため、冬期運航中も除雪時以外は常時オープンとすることは必須である。(添付資料3参照)	新規要請
C02	4	新千歳空港	継続	TWY A1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	5	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	6	新千歳空港	新規	駐機場のスポット番号が書かれているプレートの色落ち改善	スポット番号が書かれているプレートが色落ちしている駐機場がある(特にターミナル南側)ため、速やかな塗り直しが望まれる。(添付資料4 & 5 黄色表記部分)	新規要請
C02	7	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
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
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	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
C09	2	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TWY Aを西伸させて双方を結合した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:ICAO Annex14,Doc9 870 2018年度より要請

C09	3	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。 〈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: SEKIYADO/RITRA(34R)/BEKLA(34R)/ROVER DEP	2019年度より要請(SID名称の一部変更)
C09	4	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 Annex1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
C09	5	東京国際空港	新規	TWY C1からRWY34Rの上り勾配を緩やかにとすること	TWY C1で一時停止した後、RWY 34Rへ進入する時の上り勾配が大きい。C1を利用する国際線(米国、欧州方面)は、重量であることがほとんどのため、大きな推力を必要とすることから、勾配を緩やかにする改良工事を実施していただきたい。	新規要請
C09	6	東京国際空港	新規	誘導案内灯の設置基準の整理とそれを的確に識別出来る空港整備の推進	2020年3月を目処に実施されてきた空港上面の整備が一段落したことから、改めて誘導案内灯の有効性やその効果について改めて議論する機会を設けていただきたい。誘導路の整備は進んだ一方で、必要な箇所への誘導案内灯未設置や情報不足、また不必要な設置などが散見される。さらに、当空港における誘導案内灯が識別不能な箇所の多さは、世界各国の同規模程度の空港と比較して突出している。これについては、現場からの声が多岐に多い。様々な課題があることは理解するが、状況が全く改善されない現状は深く憂慮される事態である。(参照:C09-7~10)	新規要請
C09	7	東京国際空港	新規	TWY BからTWY B12へ確実に左旋回するため、誘導案内灯を設置すること	TWY BからTWY B12へ確実に左旋回するため、誘導案内灯を新規設置すること。なお、TWY B12からのインターセクションDEPIは、GP Hold Lineを通過しないため、Threatの軽減に寄与出来る。	新規要請
C09	8	東京国際空港	新規	TWY C5へ左旋回する手前の誘導案内灯に、「C6」と各誘導路の方角を示す矢印を追加すること	当該箇所は左旋回した後、走行可能な誘導路が幅広いことから、意図しない誘導路へ誤って進入してしまう懸念があるため、成田国際空港で見られるように「C6 C5」と2つのTWY名を並列に表記し、それぞれの方角を矢印で示す工夫を施すこと。(添付資料6、7、8参照)	新規要請
C09	9	東京国際空港	新規	TWY L4へ左旋回する手前に「L4」「L5」と各誘導路の方角を示す矢印を含む誘導案内灯を新規設置すること	当該箇所は左旋回した後、走行可能な誘導路が幅広いことから、意図しない誘導路へ誤って進入してしまう懸念があるため、成田国際空港で見られるように「L5 L4」と2つのTWY名を並列に表記し、それぞれの方角を矢印で示すような工夫を施すこと。(添付資料8参照)	新規要請
C09	10	東京国際空港	新規	高速離脱誘導路C4、C6、C7、C8、C9、C10、C11 TWYのC TWY側にある誘導案内灯の廃止と進入禁止標識の設置	高速離脱誘導路から離陸することは無いことから、TWY Cから滑走路へ向かう誘導案内灯を廃止し、誤進入防止のため進入禁止標識を設置すること。(添付資料9、10、11、12参照)	新規要請

C09	11	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	12	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	13	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	14	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かかわらず、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
C09	15	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	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
C09	16	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	新規	TWY AからTWY Sへ確実に左旋回するため、誘導案内灯を新規設置すること	現在、TWY AからTWY Sへ左旋回する場所には誘導路路面標識が設置されているのみである。低視程下や夜間でも確実に左旋回出来るためには、誘導案内灯の新規設置が望ましい。	新規要請
C10	2	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岐にわたっており、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	中部国際空港	新規	鳥衝突防止を目的とした「Tail Wind 7kts」の基準廃止	過去、鳥衝突の可能性が高いエリアを回避することを目的として、「Tail Wind 7ktsまで許容される」旨のLocal Ruleが存在するが、適切な鳥類駆除が実施されている状況から必要ない規定であること、また国際基準と照らし合わせても合理的な説明が不可能なこのLocal Ruleは廃止すること。	新規要請
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	TWY S1とL間のTWY J4における混雑解消のため、TWY J3をTWY L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時における安全確保のため、TWY X1およびTWY RとTWY U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
C16	1	南紀白浜空港	新規	滑走路の凹凸改善	滑走路面の凹凸が激しく、改善が必要である。	新規要請
C17	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路を行うのは、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がある。	2017年度より要請
C18	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

C19	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
C20	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
C21	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と同時に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
C21	2	松山空港	新規	ICAO Annex14等に適合した中間待機位置標識への統一	TWY P6及びTWY T5-T7に設置されている白の二重線は、AIPで「ガイドランスを示すもの」として公示されているが、ICAO Annex14及び「陸上空港の施設の設置基準と解説」で「中間待機位置標識」に相当するものであることから、中間待機位置標識として公示すること。	新規要請
C21	3	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
C22	1	高知空港	新規	RWY14のPAPI設置位置を右側の適切な場所に移設すること	高知空港の滑走路長が2,500mに延伸されたタイミングに合わせてPAPIも現在の位置に移設されたが、TWY T2の影響で適切な位置に設置されていない。近年、羽田空港や成田空港では滑走路右側にPAPIが設置されたが、視覚的な課題が無いことに鑑み、RWY14のPAPIを滑走路西側のT2真横近傍に移設すること。	新規要請
C23	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
C23	2	福岡空港	継続	TWYの名称設定に関して議論する場を設定すること	TWY K1～K7の名称設定について、パイロットを中心に「混乱を招く」といった声が多数挙がっていることから、課題を共有する議論の場を設定していただきたい。	2020年度より要請。文言を整理
C23	3	福岡空港	継続	ICAO Annex14等に適合した中間待機位置標識への統一	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、ICAO Annex14及び「陸上空港の施設の設置基準と解説」において定められている中間待機位置標識に変更すること。	2018年度より要請。文言を変更
C23	4	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
C23	5	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	航空機をトーイングするタグ車の運転手の視点は低く、TWY A、G、Qを走行する際、路面標識だけでは位置の把握が困難となっている。また、パイロットにとっても特に夜間において「Hold Abeam Spot○○」の管制指示に対する視覚援助施設となることが期待出来るほか、出発時における自機のスポット位置を把握しやすくなる。	2019年度より要請(文言変更)

C.空港

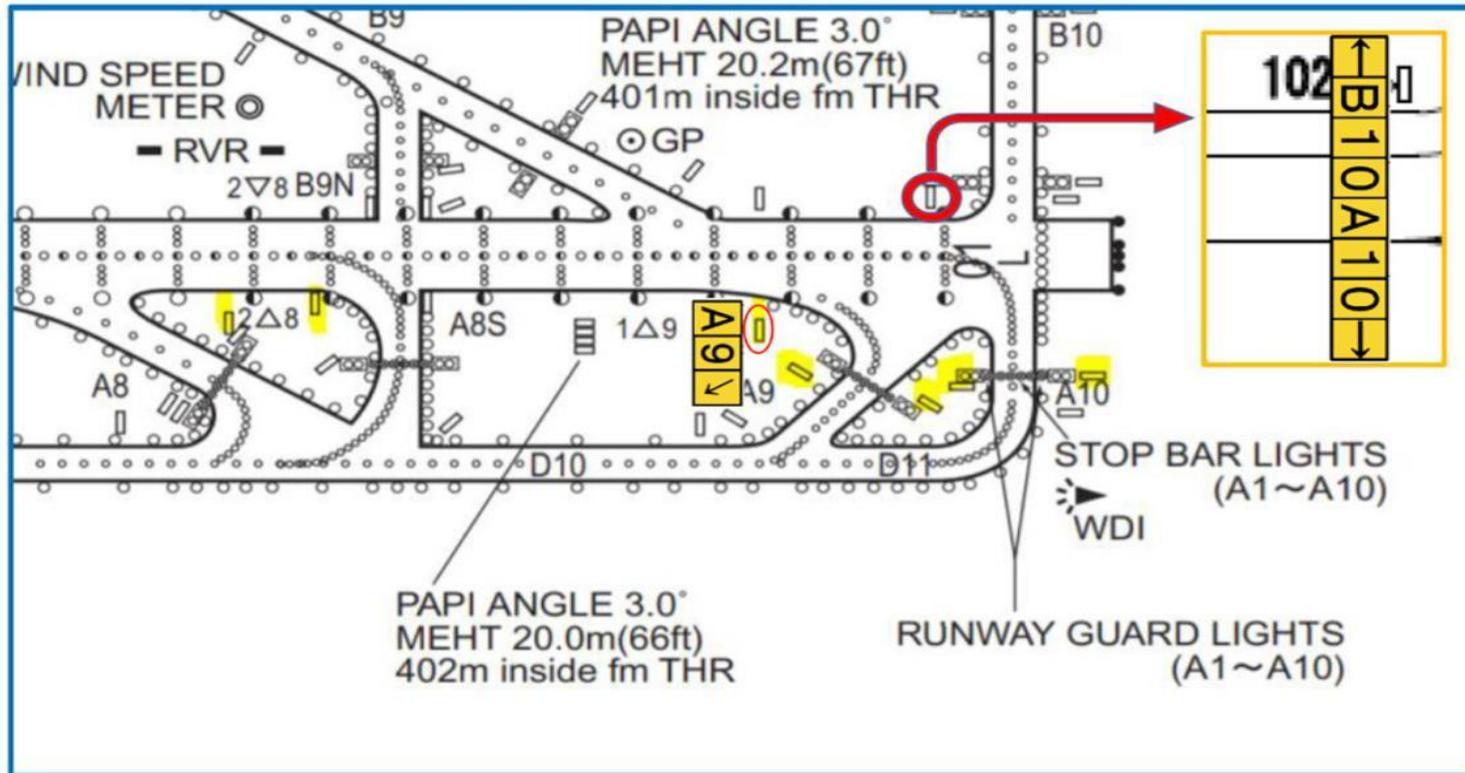
2021年 総合安全要請

C23	6	福岡空港	継続	エプロン照明灯の設置または輝度の調整	エプロンエリアの輝度が低いため、夜間の降雨時などスポット導入線の位置が識別しにくい。マルチスポットにおける導入線の誤認識は、接触事故に直結する可能性があるなど、安全性を考慮してエプロンエリアの輝度を上げていただきたい。	2020年度より要請(文言変更)
C23	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
C23	8	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
C24	1	大分空港	継続	誘導路名称の変更	誘導路TOI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
C25	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
C26	1	熊本空港	新規	滑走路の凹凸改善	滑走路面の凹凸が激しく、改善が必要である。	新規要請
C27	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と同時に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
C27	2	宮崎空港	新規	エプロン照明灯の輝度調整	ランプエリアの照明輝度が他空港に比べて強く、マーシャラーが見にくいほどであることから、エプロン照明灯の輝度を下げてください。	新規要請
C27	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
C28	1	鹿児島空港	継続	TWY T6とT7の間に滑走路へ接続する誘導路増設に関する情報開示	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について、進捗状況の情報を開示していただきたい。	2019年度より要請。一部文言変更
C28	2	鹿児島空港	新規	誘導案内灯の劣化改善	パイロットにとって重要な視覚援助施設であり、安全運航に不可欠な誘導案内灯の表示がT6などで劣化しているため、改善を求めます。	新規要請
C28	3	鹿児島空港	新規	ILS34進入における対地1,000ft付近で発生するGlide Slopeの不安定な動きに関する情報開示	ILS34進入において、対地1,000ft付近で発生するGlide Slope電波の不安定な動きに関する声が多くあがっている。これに関して調査結果と改善の可能性に関する情報を開示していただきたい。	2021年度より再要請

C28	4	鹿児島空港	継続	制限表面を突出する障害物の除去作業に関する情報開示	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、速やかな除去をお願いしている件について、進捗状況を開示いただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
C29	1	屋久島空港	継続	RCLLの設置	滑走路中心線だけで夜間の離陸及び着陸滑走を行うのに不安を覚えたというパイロットの声が多くあがっているため。	2017年度より要請。一部文言変更
C29	2	屋久島空港	継続	CGLの設置	RWY32へ周回進入を実施する際、自機と滑走路の位置関係把握に不安を覚えたというパイロットの声が多くあがっているため。	2017年度より要請。一部文言変更
C30	1	沖永良部空港	継続	旧滑走路標識のMarking消去	消去されたはずの旧滑走路標識が、雨天時や日射の角度の関係で、現行の標識と同程度に見える場合がある。安全運航には滑走路標識の確実な視認が必須であることから、旧滑走路のMarkingを確実に消去していただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
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
C31	2	那覇空港	新規	地上走行車両へトランスポンダーを搭載すること	昨今頻発している地上走行車両の滑走路誤進入の可能性を排除し、滑走路占有監視を確実に実施するため、地上走行車両へのトランスポンダー搭載が必須と考える。管制塔から地上までの距離が長いことから、目視確認が困難な状況となっている。(参照:C01-5)	新規要請
C31	3	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(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
C31	4	那覇空港	新規	滑走路側に設置されているTWY T3の誘導案内灯の設置位置をT3に近づけた位置へ移設すること	RWY36Lから見てTWY T4のすぐ後方にTWY T3の誘導案内灯が設置されており、TWY T3からの離脱を指示されている航空機が誤認する可能性がある。急な制動装置の使用や無理な滑走路離脱でTWY T4へ進入することを防止するため、現在の誘導案内灯をTWY T3側へ移設すること。	新規要請
C31	5	那覇空港	新規	E4、E4C付近のTAXI WAYの視認性改善	RWY36R着陸してTWY E4から離脱後、E4とE4Cの分岐箇所における視認性が低いため、E4-E4C-Aで囲まれた部分を緑色の塗布を実施するなどの対策を求める。	新規要請
C31	6	那覇空港	新規	RWY36R→TWY E4→TWY Aと、RWY36R→TWY E4→TWY E4CをTaxiする航空機の明確化	RWY36Rを着陸後、TWY E4からSpot21-23へTaxiする際、航空機の大きさによって指示されるTWY経路が異なるが、安全なTaxiを実施するため、TWY Aを通行する航空機とTWY E4Cを通行する航空機を明確化すること	新規要請

C31	7	那覇空港	継続	向かい合うTWY名称の数字部分を統一すること	E4Cの向かいW4C、E3の向かいW3にするなど、数字を揃えることでTWYの正確な把握に繋がり、呼称の簡便化によって安全で円滑な交通流が達成される。 IFALPAのポリシーを紹介した担当者に確認したところ、「このポリシーは原則論に立脚しているものであり、RWY36Rに着陸した航空機はほとんどが東側TWYを使用するという現状から、西側TWYの名称は原則から外れても問題無く、最終的には当事者間の話し合いで最適な名称を決定することが望ましい」ということであった。	新規要請
C31	8	那覇空港	新規	TWY W1にTWCLを設置すること	夜間時、TWY W2からW1の区域が暗いため、TWCLを設置すること。これによって自機の位置を適切に把握することが可能となり、滑走路及び誘導路への誤進入等の防止に役立つ。	新規要請
C31	9	那覇空港	新規	エプロン照明灯の設置または輝度の調整	Spot 23,24,25,33,34,35付近を中心としたエリアの照度が低く、スポット導入線が視認しにくい、エプロン照明灯の追加設置または輝度の調整を願う。	新規要請
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、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

資料1 A9 & A10 誘導案内灯







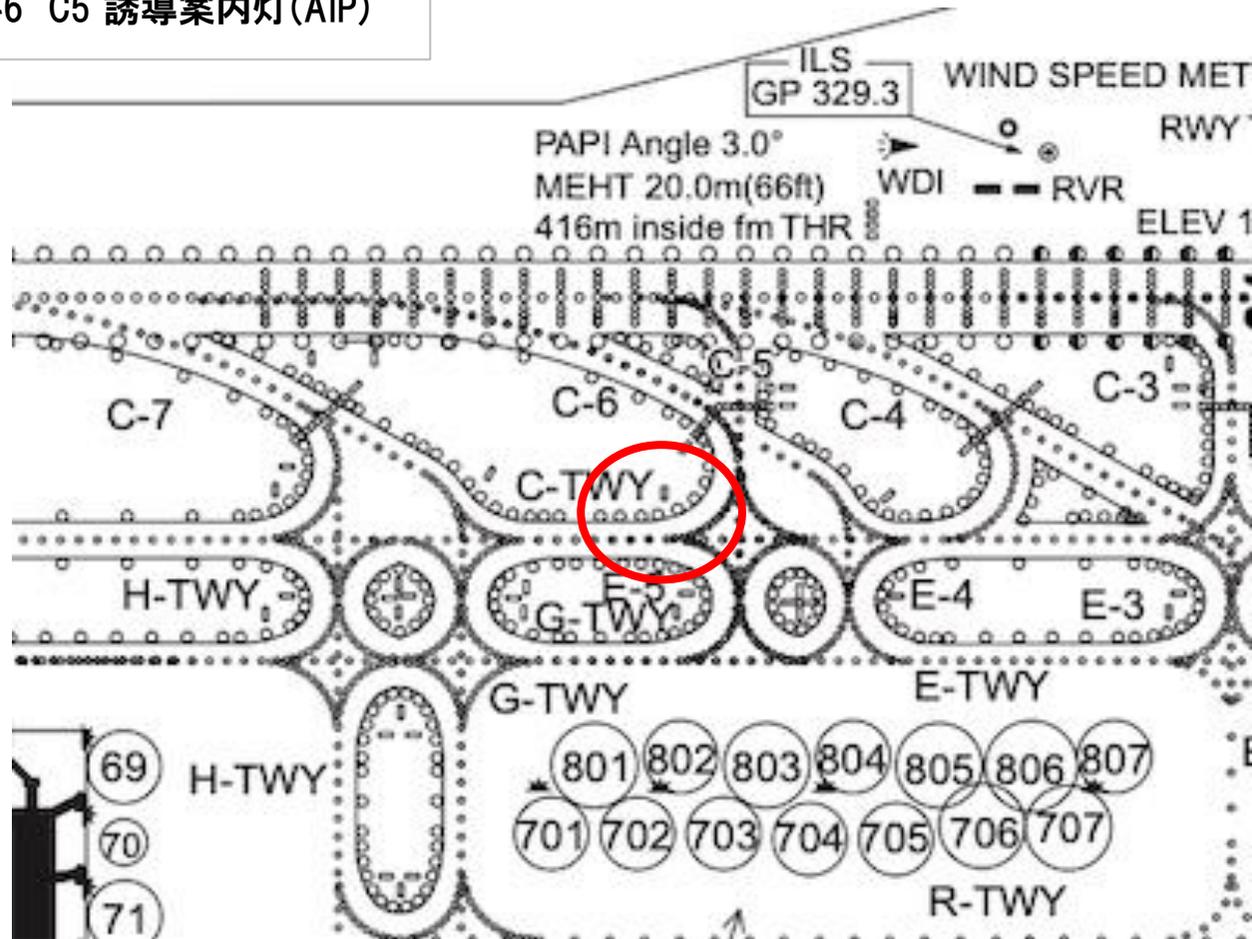
資料4 スポット8番



資料5 スポット14番



資料6 C5 誘導案内灯(AIP)



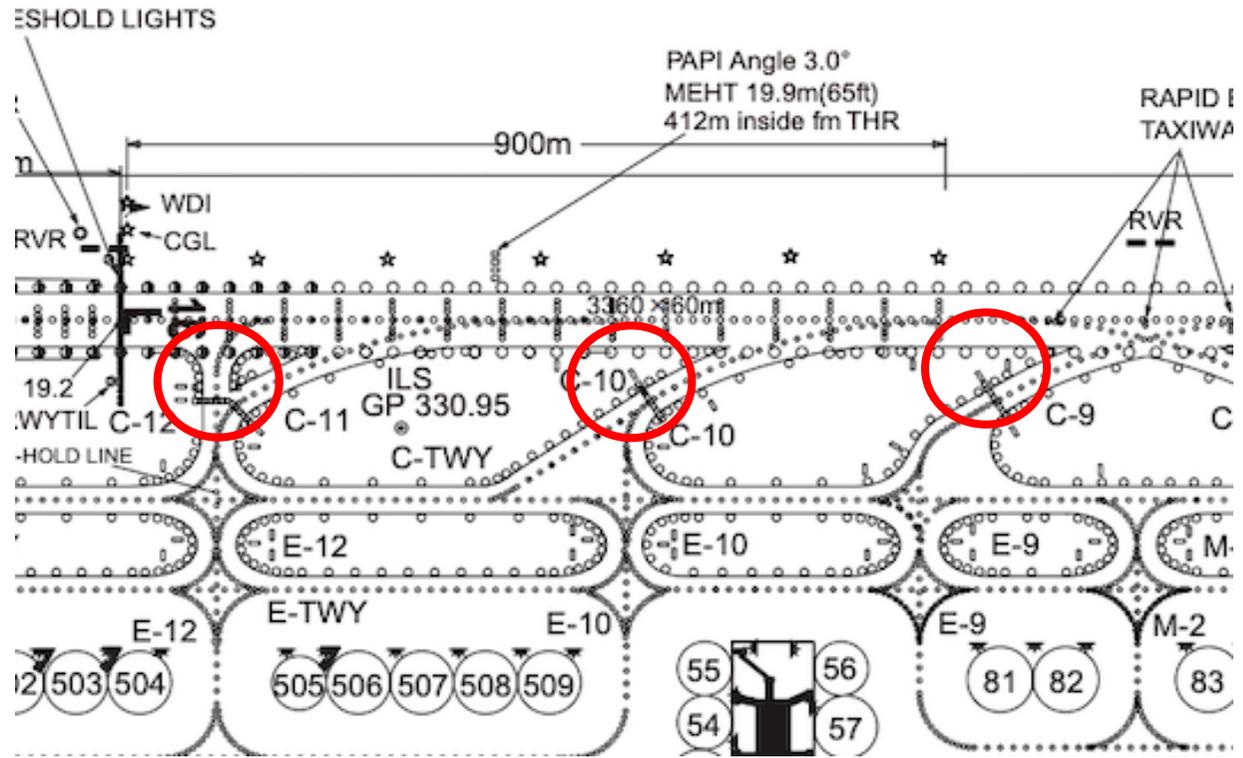
資料7 C5 誘導案内灯(写真)



資料8 誘導案内灯の例(成田空港)



資料9 C9-C11誘導案内灯(AIP)



資料10 C11 誘導案内灯(写真)



資料11 C10 誘導案内灯(写真)



資料12 C9 誘導案内灯(写真)

