

| 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、または削減をするよう関係各所へ働きかけること | 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)につながるコリ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とともに、コリ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 | コリ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。 | |
| E01 | 6 | 軍事空域 | 継続 | 横田空域の撤廃、低高度化を図るとともに、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、経路の見直しを含め、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。 | 2021年文言変更 |
| E02 | 1 | 管制方式基準 | 新規 | レーダー管制下にある場合には、経路上を飛行している場合、MVAを適用した降下が可能となるよう、規定を整理すること | 現状の日本の規定では、経路上を飛行している場合は、MEA未滿への降下はできないが、諸外国ではMVAを適用し降下させている。実質的な危険は皆無であることから、規定を変更し、経路上を飛行している場合、MVAを適用した降下が可能となるようすること。 | |
| E03 | 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 |
| E03 | 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 |
| E04 | 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られるため。 | |
| E04 | 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 | 3 | ATM | 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、常に空域に一定程度余裕を持った状態を維持すること。あわせて、交通流管理の実施するうえでの考え方を明らかにすること | 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。 あわせて、EDCTが指定される機会の実施回数は減少傾向にも関わらず、進入管制区内での空中待機やインフライト制御が増加しているという意見が見受けられることから、あらためて交通流管理を実施する目的や手順、その効果についての考え方を伺いたい。 | 2019年度より要請 2021年度、考え方についての要請を追加 |
| E05 | 1 | 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、特に悪天候時には、MEA未満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 |
| E05 | 2 | 航空路 | 新規 | 垂直分離された管制部空域間の管制間隔設定手段に、新たな手法を取り入れるよう検討すること | 垂直分離された管制部空域間の間隔設定手法としては、垂直間隔、もしくはレーダー誘導による横間隔の設定で行っているため、管制通信の負荷や業務負荷が高まるだけでなく、調整自体が煩雑となっている。こうしたことから、諸外国の運用実態を調査し、新たな手法の構築などをすることで、不安全要素の低減を図っていただきたい。 | |
| E05 | 3 | 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、当該航空路を経由する場合、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 |
| E06 | 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。 | |
| 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 | 夜間は山などの地形が視認できないことによる不安全要素の低減や、サーcling時の就航率向上のため。 | |

| | | | | | | |
|-----|---|------------------|----|--|--|----------------------------|
| E06 | 3 | 各空港 | 新規 | 進入管制区内の注意が必要な箇所について、事前に広く周知ができる仕組の構築を検討すること | 航空需要の増大で、GA機などの日本の空域に不慣れな航空機の飛来が増加している。そのようななか、一部空港においては空港面のHotSpotが公示されたことで、操縦者が事前に注意すべき箇所を知ることができ、エラー防止に一定の効果があがっていると考えている。一方で、空域におけるそのような箇所についての公示はなく、管制官側だけの注意となり、エラーマネージメントの観点からは不十分となっている場合があるため。 例) ・管制部空域から進入管制区への業務移管のために設定される入域地点での高度制限 ・空域の形状上、到着機と出発機が、別の周波数で擦過をする必要があるか箇所 ・交通流が特に錯綜する箇所 | |
| E07 | 1 | 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 | 2 | 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 | 3 | 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 | 4 | 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 | 5 | 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 | 6 | 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 |

| | | | | | | |
|-----|----|------------------|----|---|---|----------------------------|
| E07 | 7 | 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を参考にして降下する方式に変更すること | 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度の降下角よりはるかに高い高度を飛行することとなるため。 | 2017年度より要請 2021年度一部文言修正 |
| E07 | 8 | 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 | 9 | 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(2300-0600JST)の南風運用時、滑走路23が使用できない場合、「進入復行点以降の飛行の安全を確保するために滑走路22への進入・着陸が可能なこと」を公示すること。あわせて、管制官からの示唆が可能となるようにすること | 進入方式VOR Aに続く滑走路16Lへの着陸は、1年4か月の間に、2度の重大インシデントが発生しているため。 | 2021年文言変更 |
| E07 | 10 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | 新規 | 【羽田空港】進入方式VOR Aについて、映像等の視覚的な訓練資料を、航空局として作成し、広く公開(公示)すること | タイ国際航空の重大インシデントについての運輸安全委員会報告書によれば、2019年5月29日に航空局が開催した管制安全セミナーで本邦運航者が訓練教材を紹介したとある。しかし、2回の重大インシデントが発生した事実を鑑みれば、航空機の運航の安全のために当局の責任でそのような資料を作成し、就航する誰もが容易に入手できるようにするべきである。 | 要請趣旨の変更 |
| E07 | 11 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | 継続 | 【羽田空港】VOR A進入方式について、当該方式に係る重大インシデント事案が連続で発生した事実を踏まえ、RWY16L/R進入に係る、より安全性の高い新たな進入方式に置き換えること | VOR A進入方式に続くRWY16Lへの着陸という一連の飛行方式は、最終進入経路と滑走路の相関関係や、着陸出来ない他の滑走路との位置関係など、極めて難易度が高く不安定な進入方式となっていることから、当該進入方式に替わる安全性の高い進入方式の設定が必要である。 | |
| E07 | 12 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | 新規 | 【羽田空港】昼間時間帯(0600-2300JST)の滑走路選定については、風向・風速に応じた柔軟な選定を可能とすること | 現在は騒音対策を優先した滑走路運用になっているが、2012年6月に成田空港で横風着陸に起因する航空事故が発生している通り、風向・風速に対応した安全に着陸できる滑走路運用が優先して実施されるべきである。(参考:ICAO基準の横風制限は15kt) | |

E. 空域管制

2021年 総合安全要請

| | | | | | | |
|-----|----|------------------|----|--|---|-----------|
| E07 | 13 | 首都圏空港機能強化および関東空域 | 新規 | 【羽田空港】RWY16L/Rでの進入方式は3度を標準とした運用とすること | 3.45度の進入角による進入方式はThreatが大きく、日本のパイロットはほとんどが最終進入の途中で3度に変更する運用を実施している。さらに、聞き取り調査において多くのパイロットから不安全との声があがっている。さらに、公示された進入方式を遵守する海外のパイロットにとって、非常にリスクが大きい運航方式である。(参考:騒音測定調査の結果、3.45度の進入角とした進入方式の騒音に対する明確な優位性は見られなかった) | |
| 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よう指導すること | SIDの制限の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」という用語を使用したにも関わらず、滑走路誤進入が発生した事案が発生したことは、根本的な解決策となっていないことを図らずも露呈した。このLocal Procedureは現場の混乱を招くだけであることから、ICAO加盟国としてLocal Procedureを見直し、ICAO Ruleに準拠した管制方式に戻すこと、そして平成20年に有識者会議で答申があった、ハード面の滑走路誤進入対策を推進すること。 | |
| E10 | 2 | 大阪空港 | 継続 | 運用開始時間直後(0700-0705JST)における管制承認伝達席の混雑軽減のため、DCLを早期に導入すること | 運用開始時間直後における管制承認伝達席の混雑具合は、現在、日本で最もシビアな状況である。これを改善するため、DCLを早期に導入すること。短期的には羽田空港での運用で実施されている、Spot番号のみの通報も有効である。 | 2019年から要請 |
| 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。 | |
| 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 | 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。 | |
| E13 | 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。 | |
| E14 | 1 | 福岡空港 | 継続 | DCLの導入を検討すること | 出発便が輻輳する時間帯において、DCLは現場のパイロットや管制官の負担軽減に効果があるため。 | |

E. 空域管制

2021年 総合安全要請

| | | | | | | |
|-----|---|-------|----|--|--|---------------------------|
| 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年度の回答以降の進捗状況等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 | 那覇空港 | 新規 | 離陸直後または進入復行後の低高度での巡航を撤廃すること | 1200FTの高度制限は、離陸直後の緊急事態やウィンドシアア回避等への対応を非常に困難にする不安全要請であるため。 | |
| E17 | 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。 | |
| E18 | 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 | 宮古空港 | 新規 | 先島アプローチでの周波数混信を改善すること | 宮古空港周辺空域で使用する125.0MHzへ中国語と思われる言語の混信がある。加えて雑音が入ることも多く、管制官との交信に支障をきたすため改善すること。 | |