

区分番号	要請番号	区分	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
N01	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生じさせないよう、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。	気象庁へも要請中
N02	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言い難いことから、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日に起きた全日空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。	
N03	1	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
N03	2	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生じさせないため、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
N03	3	東京国際空港	新規	TWY C1からRWY34Rの上り勾配を緩やかにすること	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

N03	4	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、現場からの声が多く、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:CO9-7~10)	新規要請
N03	5	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
N03	6	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
N03	7	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
N03	8	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
N03	9	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
N03	10	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
N03	11	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

N03	12	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
N03	13	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者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
N04	1	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
N05	1	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	
N06	1	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
N06	2	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

N06	3	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 AI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
N06	4	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 AI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
N06	5	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全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。	
N06	6	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)	
N06	7	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)	

N07	1	保安全般	継続	航空保安を専門かつ一元的に管理監督する組織(AVSEC)を構築し、国内線、国際線問わずICAOの基準に則した航空保安対策を実施すること	<p>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、航空に係る全てを管理する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。</p> <p>我が国の航空保安対策強化の為に、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。</p> <p>〈改善を求める点〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内線搭乗時の身元確認 ・制限区域内に立ち入る全ての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 	
N07	2	保安全般	継続	空港毎に異なる保安検査等の運用を統一し、国内空港においてもICAO基準の保安対策を採用すること。また、テロ等への対策は空港毎にリスク分析と評価を行い、必要な内容を策定、強化すること	<p>国内線の保安検査において、PC、タブレット端末、ペットボトルなどの飲料を出すか、出さないのか空港毎に運用が違い、混乱がある。機器の違いという認識だが、知らない者にとっては、理解できず、わかりづらい。従業員専用検査場についても同様の違いがある。また金属探知機の感度の差異もあり、保安体制全般に対する不信感につながる可能性がある。</p> <p>またランプ内移動(スポット間、客室乗務員はShip⇄STCも)、便間におけるShip⇄ロビーについて可能な空港とできない空港がある。</p> <p>基準の違いは固定橋、搭乗橋がグリーンエリアとなっていない事、国内空港においては一部を除いてランプ内がSecurity Restricted Areaとなっていない事で原因であると考えられる。メリット、デメリットはあるが、ICAO基準に準じた保安対策を実施し、運用を統一する方が保安対策としてのメリットは大きいと考える。</p> <p>テロ等への対策は空港の種類、状況によっても必要な内容は違ってくる。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>	
N08	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た対策と訓練を行うこと	<p>サイバーテロはICAOのSecurity分野における最重要な課題となっている。しかしながら、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>	
N08	2	テロ対策	継続	小型無人機、無人航空機、無操縦者航空機(以下、無人航空機等)などから民間航空機の安全を確保する為に必要な対策を構築すること。また無人航空機等の運航者、操縦者、機体、積載物に対しても、通常の航空機と同様の保安体制を構築すること	<p>航空機の運航に携わる者にとって無人航空機等による無秩序な飛行は安全上の脅威となる。民間航空機の安全な飛行、運航を行う為に以下の点を考慮し、無人航空機等に対する法整備等の対策が望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間航空機との棲み分けを明確にすること ・空港周辺のみならず、航空路などの高高度空域も対象とすること ・無人航空機等への識別装置の搭載と衝突回避装置等の装備を義務づけること ・民間航空機との衝突回避のための方策とルールを確立すること ・飛行禁止エリア等への侵入防止対策と違法侵入した場合の排除体制を構築すること ・テロや妨害を企図できないよう、必要な保安対策を講ずること 	

N08	3	テロ対策	継続	内部脅威を脅威として認識し、必要な対策を講じること	<p>「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。従業員に対するバックグラウンドチェックが行われていない現状はリスクとしては高くなると評価せざるを得ない。テロ対策として、空港における脅威者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る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バックグラウンドチェックによる脅威者に対するリスク評価 ・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 ・内部脅威に対する従業員への訓練、教育 ・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
N08	4	テロ対策	継続	CBRNeテロに対し、航空機の安全を確保する為の対策を構築すること	機内においてCBRNeテロや感染症等が発生した場合、安全運航の確保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。
N09	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てしまった旅客が、保安エリアになる到着ロビー内にある自分の荷物を取り入ろうとしてくるので、保安上問題である。
N09	2	東京国際空港	新規	Spot34・35番後方のW-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、この付近では凹凸があるので減速をして補修部分を走行するようにと、社内での情報共有がなされている。
N09	3	東京国際空港	新規	取付誘導路の名称を、下記の路面に表示すること ・TWY A上のA3、A4、A6、A9への進入箇所 ・TWY L上のL3、L4、L6、L9への進入箇所	トローリング車が頻繁に通過する誘導路における誤進入が発生している事案を受け、TWY AからA3、A4、A6、A9方面及び、TWY LからL3、L4、L6、L9方面に路面表示を施すこと。雑草が誘導案内灯の表示を妨げることが多いため、日頃からこの付近の草刈りを特に重点的に実施していただきたいが、合わせて路面表示を設置することで、誘導案内灯が見えない状態になった場合の代替手段となりうる。なお、路面表示の表記方法は、誘導路名と矢印は左右に併記するのではなく、前後方向(手前に誘導路名、奥に矢印)が望ましい(参考:成田国際空港における路面表記)。
N09	4	東京国際空港	継続	Spot809番への牽引作業で、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番への牽引作業では、日々右折時にジャックナイフ現象が起これないような過度な緊張を強いられている。
N09	5	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。

N10	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。	
N11	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。	
N12	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。	
N13	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事業者に対しても、航空貨物・郵便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	航空貨物利用運送業者や郵便事業者については、国交省の総合政策局が貨物利用運送事業法に基づき、輸送手順や教育訓練の実施状況を確認していただいておりますが、日々進化していく貨物・郵便物の安全輸送については、関係者が一丸となって航空危険物輸送の安全確保のための原因究明や再発防止策が必要である。 運送会社、運送会社の荷物受付窓口(コンビニなどを含む)、荷主などには更なる啓蒙に取り組む必要がある。	
N14	1	貨物・郵便物の安全性	継続	航空貨物・郵便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 また、全ての品物に対しての爆発物検査を実施すること	貨物・郵便物ともに、無申告危険物が現場では散見されているので、航空輸送に係る荷主に対しては、危険物輸送のルールを噛み砕きわかり易くしたリーフレットの更なる作成など、関係団体へ周知するための創意工夫を怠らない事。 テロ対策として国が主導する形で、非KS貨物の爆発物検査を集中的に行う体制の整備をする必要がある。	