

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
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。	
M03	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こと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
M03	2	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)

M03	3	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
M04	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
M04	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の誘導案内灯は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
M04	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
M04	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
M04	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
M04	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
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
M11	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
M11	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、狭い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
M11	3	東京国際空港	継続	LDA APPI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 APPI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 APPIに変わるAPP方式の設定に変更すること。またLDA APPI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	4	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
M11	5	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:CO9-7~10)	新規要請

M11	6	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
M11	7	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
M11	8	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
M11	9	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
M11	10	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	狭い地域に空港を設置・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	11	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	12	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	13	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	14	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

M12	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
M13	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未満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。	
M14	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
M14	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
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	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	

M16	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
M16	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
M16	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
M16	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荷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	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
M16	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
M16	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
M16	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

M16	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 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
M16	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 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
M16	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。	
M16	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)	
M16	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心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)	
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。	

M18	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
M18	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>
M19	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>
M19	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

M19	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
M19	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	<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。</p>
M19	5	テロ対策	継続	Conflict Zoneを飛行する航空機に対し適切な情報提供を行う体制を構築すること。またレーザー照射や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に必要な対抗策を構築すること	<p>運航規程審査要領の改訂によりConflict Zoneに関する情報集について規定化されたが、情報を取得する方法について課題がある。FAAやEASAではNOTAMの形で提供されており、インターネットを通じて運航乗務員自身が簡単に参照できる。我が国においても国が責任をもって情報提供する方法の構築が望まれる。また、Conflict Zone付近を飛行する航空機の運航乗務員に対し、攻撃を受ける可能性を考慮し、対処法などの必要な知識付与と訓練の導入が求められる。レーザー照射事例について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。 (関連規定 ICAO Annex 17 4.3.6)</p>
M20	1	空港の保安対策	継続	空港内の保安対策として、不法侵入対策を徹底し、新たな技術や先進機器の導入を積極的に推進すること。また人材の確保と育成に重点を置いた施策を講じ、セキュリティレベルの向上を図ること	<ul style="list-style-type: none"> ・制限区域への入退出管理は対面を基本とし、生体認証や、ICチップの活用など記録に残るような形での入退出管理が望まれる。またアンチテールゲートなど、不法侵入並びに供連れを防止する装置の設置が望まれる。 ・顔認証技術やAIなど、空港の保安強化の為の先進機器導入を含め、あらゆる手段を活用する事が望まれる。また保安検査員の大量離職問題に代表される人手不足を補完する為に先進的な技術の導入も有効であると考ええる。 ・ICAOが提唱するSecurity Cultureを醸成する為にも、適切な人材の確保、育成を行い、保安レベルの維持向上を図る必要がある。 ・電源の入れ忘れなどの人為的ミスを防止するためにヒューマンエラー対策の導入も必要である

M20	2	空港の保安対策	継続	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、厳格な保安検査を実施し、制限品の持込、不審者の入域がないように徹底すること	2019年に発生した「ゴーン被告」の逃走劇は日本のセキュリティの甘さを世界に知らしめた。身元のわからない、保安検査を受けていない可能性のある者が制限区域に入る事ができるという事は、危険物の持込、逃走等の可能性を考慮すると、保安上の脅威である。また警備員を配置しているとはいえ、保安検査を受けている他の乗務員と接触できる可能性がある。保安検査無しでプライベートジェットに乗り込む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。 搭乗可否が航空運送事業者によって判断されている現状の運用は、実質的に顧客の要望次第で何でもありとなり得る可能性があり、国などの第三者による保安検査の実施と搭乗可否判断が望まれる。
M21	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。
M21	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、作業者、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かず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。 ・乗組員を含め乗客、作業員へその危険性について積極的に周知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。
M21	3	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。また新型コロナウイルス感染症の影響もあり、機内の安全を確保し、乗務員や乗客の生命の安全を守る為、以下の対策を取ることが求められる。</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。 ・不法行為を行う可能性のある人物を航空会社が搭乗拒否できる為の法的なサポート ・航空会社間で共有できるいわゆるNo-Fly Listの導入 ・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
M22	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。

M22	1	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、トーパービ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。	
M22	3	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らないような過度な緊張を強いられている。	
M22	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。	
M23	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。	
M24	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。	
M25	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。	
M26	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。	
M27	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。	
M27	2	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。	