

C. 空港

区分 番号	要 請 番 号	区 分	取 扱	新 規 ・ 継 続	要 請 先	要 請 事 項	要 請 理 由	備 考
C01	1	空港全般	A	継 続	本	車載型拡張スキッタ装置（VEST）の導入	日本の空港におけるMulilaterationを高度化し、A-SMGCSを確実に達成するためにはVEST:Vehicle Extended Squitter Transmitterの速やかな導入が望ましい。	2018年度より要請
C01	2	空港全般	A	新 規	本	火山活動と航空機の運航に関する指針の策定	近年、日本国内で火山活動が活発化している中、航空機の安全な運航に対する懸念が高まっている。日本の空域における火山活動の情報提供のみに留まらず、運航に対する指針を航空局で作成していただきたい。	新規要請
C01	3	空港全般	A	新 規	本	誘導路名称策定に関する指針の確認	日本における誘導路名称策定に関する指針が無かったことから、IFALPAが提唱する名称策定案を紹介したが、これに固執し過ぎて柔軟な運用となっていない(那覇空港)。IFALPAの誘導路名称策定案は一つのガイダンスであり、最終的には運用を行う現場の声とのバランスが図れるよう、航空局内で調整を行っていただきたい。	新規要請
C01	4	空港全般	A	新 規	本 東	GP Hold Line MarkingをICAO Annex 14「Runway-Holding Position Marking-Pattern B2」として規定化すること	日本におけるGP Hold Line Markingは規定化されておらず、ICAO Annex14「Runway-Holding Position Marking-PATTERN B2」と同Annex14の「Intermediate Holding Position Marking」の2種類が設置されている。混乱を防止するため、ICAO Annex14及び FAR AC150に倣い、GP Hold Line Markingを「Runway-Holding Position Marking-Pattern B2」のみとし、規定化すること	新規要請
C01	5	空港全般	A	新 規	本 東	中間待機位置標識（Intermediate Holding Position Marking）のデザイン及び使用目的を統一すること	AIPに公示されている「中間待機位置標識」のデザインは2パターンあり（黄波線＝小松、福岡等、及び白二重線＝松山）、使用目的も2パターンある（GP Hold Line＝小松、福岡等、及び中間待機位置標識＝那覇等）。さらに「Guidance Sign」としてAIPに公示されているもの（松山）と公示されていないもの（福岡に二種類、神戸）が存在する。そこで本来の設置基準に合わせてデザインは破線のみとすること、及びGP Hold Lineには使用しないこと。	新規要請
C01	6	空港全般	A	新 規	本	航空灯火の設置、滑走路標識の除去等について、予算配分を実態に合わせ実効的な空港整備を進めること	周回進入がほぼ実施されない国管理空港で旋回灯（CGL）が設置される一方で、頻繁に周回進入が実施される県管理空港等において、長年の要請にも関わらず設置が叶わない状況が続いている（例：屋久島、与那国空港）。その他、滑走路灯未設置（喜界島空港）や滑走路中心線灯未設置（屋久島空港）、旧滑走路標識の除去不足（屋久島、沖永良部空港）等も同様となっている。予算配分の点で課題があり、実効的な空港整備をお願いしたい。	新規要請
C01	7	空港全般	A	継 続	本 大	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のように、従来よりも大きい路面指示標識を新たな基準として導入していただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
C01	8	空港全般	A	新 規	本 東	草刈り工程の自動化に関する進捗状況をお聞かせいただきたい	草刈り工程の自動化に関する全国展開の進捗状況をお聞かせいただきたい。	新規要請

C. 空港

C01	9	空港全般	B	継続	本東大	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「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
C01	10	空港全般	B	継続	HP	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	11	空港全般	B	継続	本東大空	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
C01	12	空港全般	B	継続	本東大	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	13	空港全般	B	継続	本	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
C01	14	空港全般	B	継続	本	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

C. 空港

2022年 総合安全要請

C01	15	空港全般	-	継続	H P	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 Fator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	B	継続	本 東 空	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。	2021年度より要請
C02	2	新千歳空港	A	継続	本 東 空	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B3とB2 TWYの間に新設することで、制動制御効果が低い環境下における現行B2 TWYの代替経路となる。なお、新設予定の誘導路と高速離脱誘導路の接続方法については議論が必要と考える。	2021年度より要請。文言を変更
C02	3	新千歳空港	-	継続	空	A9 TWY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、A9 TWYの形状を変更し、A10の誘導案内灯を設置すること。	2021年度より要請
C02	4	新千歳空港	-	新規	東 空	H7 TWYの名称をG TWYへ変更すること（L7 TWYの名称もG TWYとすることが望ましい）	従来からH7 TWYは存在していたが、その後H7 TWYに直線接続するG TWYが新たに整備されるレイアウトとなったが、名称は変更されなかった。直進する誘導路名は同一であることが望ましいことから、H7 TWYの名称をG TWYに変更し統一すること。なお、L7 TWYもG TWYとすることが望ましいことを付け加えておく。	新規要請
C02	5	新千歳空港	-	新規	東 空	A1 TWYに誘導路中心線灯を設置すること	D1 TWYからA1 TWYへ地上走行する際にA1 TWYを見逃しそうになったことが多く報告されているため、A1 TWYに誘導路中心線灯を設置すること。	新規要請
C02	6	新千歳空港	B	継続	本 東 空	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。	2017年度より要請
C02	7	新千歳空港	-	継続	空	スポット番号が記載されているプレートの色落ちを改善すること	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、速やかに塗り直しすると共に、その進捗状況を伺いたい。	2021年度より要請。文言を追加
C02	8	新千歳空港	-	継続	H P	T1 TWYとT2 TWY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	9	新千歳空港	-	継続	H P	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	東	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	東	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

C. 空港

C03	3	丘珠空港（札幌飛行場）	-	継続	H P	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	空	スポット番号標識の設置	誤進入防止のため、ターミナルビルにスポット番号標識を設置すること。	2018年度より要請
C04	2	女満別空港	-	新規	空	エプロン照明の角度及び／または照度の調整	誘導路から駐機場へ向かう導入線の視認性が低いため、エプロン照明の角度及び／または照度を調整すること。	新規要請
C05	1	釧路空港	-	新規	空	スポット番号標識の設置	誤進入防止のため、ターミナルビルにスポット番号標識を設置すること。	新規要請
C05	2	釧路空港	-	新規	空	プロペラ機用スポット導入線の延長	他空港に比べてスポット導入線が短く状況把握が難しいため、導入線を延長すること。	新規要請
C06	1	青森空港	-	継続	東	誘導路名称の改訂	ICAO Annexに採用予定のTaxiway Nomenclature（誘導路命名法）に則して、T0 TWYのうち滑走路に対して直角な誘導路部分をT1とし、P TWYに連続するT0 TWY部分をP TWYとすること。それに伴い、T1～T5 TWYをT2～T6 TWYに変更すること。	2017年度より要請。文言を変更
C07	1	花巻空港	-	継続	東	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
C08	1	山形空港	-	継続	東	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
C09	1	庄内空港	-	継続	東	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。さらに冬期運航における安全性低下を鑑み、EMASの優先的な設置が望ましい。	2017年度より要請
C10	1	東京国際空港	A	継続	本東空	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
C10	2	東京国際空港	A	新規	本	3.25度PAPIの廃止	パイロットの現場では、3.25度PAPIの設置がかえって現場での運航を混乱させるという声大きい。この発想はパイロットの声を反映しておらず、航空の安全という観点で課題が残る施策である。ハード面における再検討が望まれる。	新規要請
C10	3	東京国際空港	A	継続	本東空	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=外周誘導路を設置し、合わせて高速離脱誘導路を新設すること	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、KDFW、KSFO、ZSSS）。さらに、L5 TWYの南側に高速誘導路を新設することで、安全で円滑な地上交通流が達成出来る。	2018年度より要請。文言追加

C. 空港

C10	4	東京国際空港	A	継続	本東	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	ヒューマンエラーの観点でUTCを標準とする旨の答弁を東京航空局からいただいているが、プロフェッショナルのパイロットがUTCとJSTを混同することはなく、海外では現地時間の表記が一般的となっている。情報資源の有効活用を優先すると共に、海外空港の事例を参考に実効的な設定をお願いしたい。	2019年度より要請。文言を変更
C10	5	東京国際空港	B	継続	本	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
C10	6	東京国際空港	B	継続	本東	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 Annex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
C10	7	東京国際空港	-	継続	空	TWY C1からRWY34Rの上り勾配を緩やかとすること	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。	2021年度より要請
C10	8	東京国際空港	-	新規	空	RWY16Rの風向灯移設	現在の設置位置で、活用出来ているパイロットはほぼ皆無である。空港整備が一段落したことから、RWY16Rの風向灯をL13近傍へ移設することが適当と考える。	新規要請
C10	9	東京国際空港	-	新規	空	L12及びE8 TWYの水溜り改善	L12及びE8 TWY上には雨天後も長期間に渡って水溜りが残ることが常態化していることから、改善していただきたい。	新規要請
C10	10	東京国際空港	-	新規	空	草刈り工程の自動化に関する進捗状況をお聞かせいただきたい	依然として、草刈りが不十分であるという現場の声が多い。一方で、草刈り工程を自動化にする議論が進んでいることから、進捗状況についてお聞かせいただきたい。	新規要請
C10	11	東京国際空港	-	継続	H P	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。	2021年度より要請
C10	12	東京国際空港	-	継続	H P	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。	2021年度より要請
C10	13	東京国際空港	-	継続	H P	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。	2021年度より要請

C. 空港

C10	14	東京国際空港	-	継続	H P	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仕様変更	低視程下において高速離脱誘導路から離陸することが無く、標識は不要である。それよりも、高速離脱誘導路への進入禁止を目的とした進入禁止灯を追加の方が望ましい。	2021年度より要請。文言を変更
C10	15	東京国際空港	-	継続	H P	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）	2017年度より要請
C10	16	東京国際空港	-	継続	H P	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
C10	17	東京国際空港	-	継続	H P	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
C10	18	東京国際空港	-	継続	H P	第3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
C10	19	東京国際空港	-	継続	H P	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（第3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
C11	1	成田国際空港	A	新規	本 東 空	Hot Spotの導入	羽田空港で公示されているHot Spotを成田空港にも導入していただきたい。わかりにくい誘導路をあらかじめ乗務員に周知することで誘導路誤認、誤進入を防ぐ一助になる。	2012年度より要請
C11	2	成田国際空港	-	継続	空	地上走行車両へトランスポンダーを搭載すること	成田空港にはトランスポンダー等、場面車両の位置を管制官が確認できるシステムが無い。この要請に対しNAAは「航空局から指示して頂く必要がある」と回答され、成田空港事務所は「本省の指針に合致していない」と回答されている。交通量の多さ、TWYの複雑さ、敷地の広大さ、ブラインドエリアの増加、低視程の頻度、さらなる拡張計画など、必要度は相当に高い。航空局の現方針によらず、NAAに導入の指示をして頂きたい。現場の管制官から多くの声があがっている。	2013年度より要請
C11	3	成田国際空港	-	継続	H P	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
C12	1	富山空港	B	継続	本	RWY02/20双方に接地帯灯（RTZL）を単独設置すること	RTZL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

C. 空港

C12	2	富山空港	-	継続	H P	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
C13	1	小松空港（小松飛行場）	-	継続	H P	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
C13	2	小松空港（小松飛行場）	-	継続	H P	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
C13	3	小松空港（小松飛行場）	-	継続	H P	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
C14	1	中部国際空港	A	継続	本 大 空	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。	2021年度より要請
C14	2	中部国際空港	-	継続	H P	改良型VDGS導入の進捗状況について	8番スポットのVDGSは大きさが改善されて視認性が向上した。その他のスポットにおける改良型VDGS導入の進捗状況を伺いたい	2016年度より要請
C15	1	関西国際空港	B	継続	本 大 空	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
C15	2	関西国際空港	B	継続	本 大 空	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
C15	3	関西国際空港	B	継続	本 大 空	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
C15	4	関西国際空港	B	継続	本 大 空	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
C16	1	南紀白浜空港	-	継続	H P	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。	2021年度より要請

C. 空港

C17	1	但馬空港（但馬飛行場）	-	継続	空	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ことが懸念される。	2017年度より要請
C18	1	出雲空港	-	継続	H P	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	H P	滑走路中心線灯（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	H P	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	B	継続	本 大	RWY14側に接地帯灯（RTZL）を単独設置すること	RTZLはALSと同時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RTZL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	A	継続	本 大	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「ガイダンスを示すもの（Guidance Sign）」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。	2021年度より要請
C21	3	松山空港	-	継続	H P	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	A	継続	本 大	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。	2021年度より要請
C23	1	福岡空港	A	新規	本 大 空	GP Hold LineのMarkingを羽田と同じ仕様にする	羽田のGP Hold LineはICAO Annex14 Runway-holding position markingsの「PATTERN B2」であるのに対し、福岡のGP Hold Lineは同Annex14 Intermediate Holding Position Markingとなっている。GP Hold Lineを通過する場合は管制指示が必要であるという原則に基づき、羽田の仕様へ変更すること	新規要請
C23	2	福岡空港	A	継続	本 大 空	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等、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

C. 空港

C23	3	福岡空港	B	継続	本 大 空	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	4	福岡空港	B	継続	本 大 空	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	5	福岡空港	-	継続	空	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
C23	6	福岡空港	-	継続	空	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〇〇」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
C23	7	福岡空港	-	継続	H P	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
C23	8	福岡空港	-	継続	H P	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。	継続要請
C23	9	福岡空港	-	継続	H P	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、滑走路二本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ブ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
C24	1	大分空港	B	継続	本 大	誘導路名称の変更	誘導路T0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	H P	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	H P	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	B	継続	本 大	RWY27側に接地帯灯（RTZL）を単独設置すること	RTZL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RTZL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

C. 空港

C27	2	宮崎空港	-	継続	大	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。	2021年度より要請
C27	3	宮崎空港	-	継続	H P	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	空	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の反方位運用時、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の接続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	空	平行誘導路の複線化に関する情報開示	悪天時における到着滑走路RWY34、出発滑走路RWY16の反方位運用時、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の平行誘導路複線化について、進捗状況の情報を開示していただきたい。	新規要請
C28	3	鹿児島空港	-	新規	空	待機位置を明確化するため中間待機位置標識の設置	悪天時における到着滑走路RWY34、出発滑走路RWY16の反方位運用時、待機位置の指示を明確にするため、T5 TWY南側のP TWY上及びT5、T6 TWYに中間待機位置標識を設置していただきたい。	新規要請
C28	4	鹿児島空港	-	継続	空	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、改善を求めた件について、その後の実施状況について回答いただきたい。	2021年度より要請。文言を変更
C28	5	鹿児島空港	-	新規	空	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ついて、その後の発生報告や対応状況について情報を開示していただきたい。	2021年度より要請。一部文言変更
C28	6	鹿児島空港	-	継続	空	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、除去がどの程度進んでいるか、具体的な数値（或いは割合）を開示していただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
C29	1	屋久島空港	-	継続	空	滑走路中心線灯(RCLL)の新設	滑走路は丘状のため接地時に滑走路終端が見えず、夜間の接地操作時は滑走路灯を除いて暗闇となる。そのため滑走路の左右端を見ながら地面との距離に応じた接地操作をしつつ滑走路に機軸を合わせることは困難であり、航空機が左右に振られる横風時ほど難易度が高くなる。さらに離陸滑走時、航空機の前照明範囲は狭いため、少しでも滑走路中心線を外すと、自機が滑走路の中心からどの程度外れているか判別出来ず、斜めに滑走したとしても判断出来ない。こうした状況に大多数のパイロットが危険を感じている。	2017年度より要請。文言変更
C29	2	屋久島空港	-	継続	空	滑走路標識の明瞭化	滑走路中心線や接地帯標識等、運航に必要な標識が消えかかった状態が慢性化している。離陸及び着陸滑走を安全に行うのに必要な標識であり、安全を担保できないというパイロットの声が多く挙がっている。	2017年度より要請。文言変更

C. 空港

C29	3	屋久島空港	-	継続	空	旋回灯 (CGL) の設置	VOR A進入方式が最低気象条件の観点で最も有利な進入方式だが、CGLが未設置のために自機と滑走路の位置関係把握が困難であり、安全を担保出来ないという声が多い。現在、VOA A進入方式による周回進入であれば雲の下に出られる可能性がある場合でも、安全を考慮して直線進入で就航可否を判断して良いという運用をしており、就航率向上のためCGLの設置を要請する。	2017年度より要請。文言変更
C30	1	喜界島	-	継続	空	滑走路灯 (REDL) の設置	低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。REDLの設置によって、航空機の安全運航が確保される。	大阪支部で継続要請
C31	1	沖永良部空港	-	継続	空	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
C32	1	離島空港空港	-	継続	空	効果のある新しい鳥対策の導入	鹿児島県内の全離島空港で鳥との衝突確率が高い。航空機が鳥と衝突した場合、滑走路確認作業だけでなく、損傷状況によって大幅遅延や欠航が発生する。離着陸前にバードスウィープを依頼しても離着陸の時点には鳥が戻っている実態があり、実効性が高くないと感じている。現在の車両による追い払いに加え、音声装置の設置等による離着陸直前に実効性が向上する方策を検討して頂きたい。	鹿児島支部で継続要請
C33	1	那覇空港	-	継続	空	向かい合う誘導路の数字名称を統一すること	例年、IFALPA名称案に準拠しているとの回答を頂いているが、当該基準は単純なレイアウトを前提にしており、複雑化した誘導路レイアウトではパイロットや管制官を困惑させ誤認に繋がる可能性があることから、丁寧な話し合いが不可欠とされている。そこで、E誘導路側の数字名称とW誘導路側の数字名称を統一することを要請する。これによって誘導路の把握が容易となり、安全で円滑な交通流に繋がることが期待出来る。	2021年度より要請。文言を変更
C33	2	那覇空港	-	継続	空	誤認防止の観点で、RWY36L着陸後にT3 TWYから確実に離脱出来るよう誘導案内灯の設置位置について改善を図ること	RWY36L着陸後、T3 TWYから離脱を指示されている航空機が、着陸滑走中にT4 TWY近傍にT3 TWYの誘導案内灯があるためT3 TWYと誤認し、急なブレーキや危険操作が多発している。誤認防止のため、T3 TWYの誘導案内灯について設置場所変更等の対策を要請する。	2021年度より要請。文言を変更
C33	3	那覇空港	-	継続	空	地上走行車両へトランスポンダーを搭載すること	管制塔から地上までの距離が遠いことから、特に悪天時の視認性が悪いとの声が挙がっている。それに加えて、昨今頻発している地上走行車両の滑走路誤進入を防止し、滑走路占有監視を確実に実施すべく、地上走行車両へのトランスポンダー搭載を要請する。それによって、滑走路点検時に地上走行車両がレーダー画面へ投影されることから、管制官が進入中の航空機との状況把握が確実に実施できるため、煩雑化している現場の負荷軽減にも繋がる。	2021年度より要請。文言を変更
C33	4	那覇空港	-	継続	空	W1 TWYに誘導路中心線灯を設置すること	新滑走路の運用開始以降、B TWYを走行する機会が急増した。一方、B TWYからW1 TWYを走行中、誘導路中心線灯が無くなる一方で途中から誘導路幅が広がるため、夜間走行における位置の把握が困難になるとの声が多い。また、トーイング車がE1 TWYからW1 TWYに向かう際、目印が無く立ち往生してしまつたとの報告もある。これらを踏まえ、W1 TWYに誘導路中心線灯を設置すること。	2021年度より要請

C. 空港

C33	5	那覇空港	-	継続	H P	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 ため。（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
C34	1	宮古空港	-	継続	空	滑走路の凹凸及びグルーピングの適切な 維持管理をすること	T2 TWY以南の滑走路の凹凸が顕著であり、グルーピングも正しく機能していないため、航空機の離着 陸性能に悪影響が懸念されている。例年対応して頂いていることは承知しているが、改善されていな い。より安全かつ効率的な補修が出来るよう、運航者からの意見を取り入れるなどの対応の上、早急 な凹凸補修及びグルーピングの維持管理の向上を要請する。	2017年度より 要請。文言を 修正
C34	2	宮古空港	-	継続	空	平行誘導路を設置すること	平行誘導路設置の基準（計器飛行方式による定期便離発着が1時間で8機以上）があることは、昨年頂い た回答で認識している。しかし、近年増加する宮古空港周辺の交通状況を鑑み、平行誘導路設置の必 要性を訴える声が増えている。現状では、離陸準備完了前の航空機が滑走路路上にいる状態で、着陸機 が進入しなければいけないケースが発生しており、双方の航空機にとって大きな不安要素となってい る。さらに下地島空港を離発着する航空機もある中で、宮古空港における着陸復行の可能性を減少さ せることや、滑走路末端での急旋回が無くなることでGrooving保護に寄与することなど、平行誘導路 の設置による安全性向上と経済効果が期待出来る。	2021年度より 要請。文言を 変更
C35	1	新石垣空港	-	継続	空	RWY22に接地帯灯を設置すること	2,000mという滑走路長は大型機が就航する滑走路長で最短であること、RWY22側の滑走路進入端から の下り勾配が0.7%と大きいこと、PAPIの設置位置が進入端から通常よりも遠方の440m地点に設置され ていること、という条件が揃っているRWY22では、視覚援助施設が存在が安全な着陸には不可欠であ る。特に夜間や夏場の高温時、低視程時における適切な進入角度の判定という視認性の向上、着陸時 の機首引き起こしのタイミング、接地点の識別という安全性の観点で接地帯灯の設置を要請する。	2021年度より 要請。文言を 変更
C35	2	新石垣空港	-	新規	空	RWY22の滑走路終端にEMASを設置すること	旅客数の増大で大型機の離着陸回数が増加しているが、2,000m滑走路では離着陸性能がギリギリの運 航を強いられている。特にRWY22の着陸時が最も余裕がない状態になることが予想されるため、羽田 空港で導入の実績があるEMASをRWY22の滑走路終端に設置すること。	新規要請
C36	1	与那国空港	-	継続	H P	RWY08に対するCGL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 いため、旋回灯（CGL）を設置すること。	2017年度より 要請