

E. 空域管制

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
E01	1	軍事空域	B	継続	本	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	B	継続	本大	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	B	継続	本大	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	B	継続	本	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こと。また、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	B	継続	本	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	B	継続	本	横田空域の撤廃、低高度化を図ること。 あわせて、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	B	継続	本	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

E. 空域管制

2023年 総合安全要請

E01	8	軍事空域	A	継続	本	航空路A590の南大東島付近について、経路の見直しや管制運用整備を含め、悪天時の回避を容易にすること	南大東（MDE）付近では積乱雲などが発生しやすく、悪天回避のリクエストが多い。しかしながら、軍事空域等の理由によりできないことが多いと言われている。また、交通量が多く高度変更もままならない。軍事空域の縮小等が叶わないのであれば、南大東付近にレーダーを設置して高度変更柔軟に対応できるようにしてほしい。	2022年文言変更
E01	9	軍事空域	A	新規	本	コリドーを使用する航空機の使用DBCについて整理すること	コリドーを飛行する空自機の発信するDBCが重なることで、EMGやHJ信号等が誤って管制機関で受信されることがあり（RJFF, RJFU, RJFT）管制業務に支障が出ることもあるため。	
E01	10	軍事空域	A	新規	本東	自衛隊低高度訓練空域（NR4、NR5）の使用下限高度の設定をすること。	自衛隊低高度訓練空域（NR4、NR5）はVFR機の常用経路上に設定されている。適切なレーダーサービスを受けられない環境下では訓練機を探すのは困難で危険である。そのため、使用する下限高度の設定をすること。	新規項目
E02	1	管制方式基準	A	継続	本	レーダー管制下にある場合には、経路上を飛行していても、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ても、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	A	継続	本	Lost Communication Procedureの見直し	現行のLost Communication Procedureが実際の運航と大きくかけ離れているため、全面的な見直しを検討していただきたい。	
E03	2	ATCコミュニケーション	B	継続	本東大空	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
E03	3	ATCコミュニケーション	A	継続	本	Wind Shear Aleart非装備機もWind Shear EscapeのATC用語の使用を認めること	Q400等Jet機に近い性能を持っておりながら、当該装備が非搭載となっているため、GPWSが発生した際の用語設定をしてほしい。	
E03	4	ATCコミュニケーション	B	継続	本東	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
E04	1	ATM	A	継続	本	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

E. 空域管制

E04	2	ATM	A	継続	本	<p>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</p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>2019年度より要請</p> <p>2021年度、考え方についての要請を追加</p>
E04	3	各空港	A	新規	本東大空	<p>使用滑走路の要求をDCLで可能とする等のシステム改善</p>	<p>DCLの運用が広がっている一方、飛行計画と異なる高度変更はDCLで可能だが、滑走路要求は口頭での承認要求が必要など、運用が煩雑になっている。使用滑走路要求を含めDCLで管制承認が完結できるように、DCLシステムの改善をお願いしたい。</p>	
E04	4	ATM	B	継続	本	<p>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</p>	<p>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ため。</p>	
E05	1	航空路	B	継続	本	<p>RNAV経路について、全体的にMEAを下げる</p>	<p>RNAV経路は全体的にMEAが高く設定されており、特に悪天候時においては、MEA未満への高度変更にかかる経路変更が増え、業務負担が上がっているため。</p>	<p>2019年度文言変更</p>
E05	2	航空路	B	継続	本	<p>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</p>	<p>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。</p>	<p>2019年度より要請</p>
E05	3	航空路	A	新規	本	<p>航空路上の類似Waypoint (FIX) の解消を図ること</p>	<p>近傍のFIXで類似名称となっているものがあり、混乱の元となっている。</p> <p>一例：M750 MADOGおよびMAGUT、関西APP内 KAIFUおよびKAINA、鹿児島APP内 HIROSおよびSIROK また、ROBINというFIXは隣接する台北FIRでも使用されておりよう地点を混同することがある。国内はもとより、隣接FIRとの同一（類似）FIXの解消をもとめる。</p>	
E05	4	航空路	A	新規	本	<p>管制部再編において、現状の課題を認識し、運用方法の改善など解消にむけた取り組みを行うこと。</p>	<p>管制部空域再編について、管制処理の効率性向上等を図り、管制取り扱い可能機数の増加を図るといった理解できるものの、それにより管制・航空機の両サイドに様々な負担が生じている。西日本地域再編から一定期間が経つも、いまのところ改善の気配がない。今後の東日本地域の再編に際し、運航者側・管制官側の両サイドへのヒアリング実施等、いまの現状・課題をしっかりと認識し、生じている課題に対して取り組むことを求める。</p>	<p>新規要請項目</p>
E05	5	稚内、紋別エリア	A	新規	本東	<p>北北海道地域に公示されている最低誘導高度(MVA)を現状に即した数字と合致させること</p>	<p>稚内空港及び紋別空港へ到着・出発する航空機は、MVA以上の高度を維持しているにも関わらず、レーダー捕捉されない実態がある。管制官とパイロットの認識不一致による安全低下を防止する目的で、公示されているMVAを現状に即した数値に変更すること。</p>	<p>新規要請</p>

E. 空域管制

E06	1	各空港	B	継続	本東大	(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、RNP/RNP AR進入方式を設定すること。特に、神戸空港(RWY27)、彦岐空港、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RNP/RNP AR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	B	継続	本大	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	夜間は地表面が視認できないことによる不安全要素の低減、及びサークリング時の就航率向上のため。	
E06	3	各空港	A	継続	本	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場合 ・交通流が特に錯綜する箇所	
E06	4	各空港	A	新規	本	AIP 6.4「グライドパス停止線が設置されている空港の運用方法」の記述を変更し、GP Holdlineの運用方法を見直すこと	AIP 6.4に記述されている内容は現状に即していないため、以下の文言に変更すること。6.4.2.1 気象状態が雲高800ft未満または地上視程3200m未満の場合、管制官からグライドパス停止線で停止を指示される場合がある。6.4.2.2 ILS進入方式により到着する航空機がアプローチゲートを通過し、且つ管制官が目視したあと、グライドパス停止線から先の走行が許可される。6.4.2.3 グライドパス停止線を通過した航空機がある場合は、管制官からILS進入により到着する航空機に対して「GLIDE SLOPE SIGNAL NOT PROTECTED」の用語によりグライドスロープの電波精度が確保されない旨が通報される。詳細はJFAS HP掲載のASN57-05参照(巻末若しくは下記URL: https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2023/03/ASN57-05-OPS-OF-GP-HOLDLINE.pdf)。	新規要請
E07	1	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【成田空港】同時平行離陸方式に使用するSIDについて、離陸直後のバ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	B	継続	本東	【成田空港】地上管制席の管轄境界をAIPに公示すること	Ground Controlの管制境界をAIPに公示すること(B Hold Line、C Hold Line、S4)。これによりパイロットによる交信の理解度が向上し、円滑な管制業務が期待出来るため。	2017年度より要請

E. 空域管制

E07	3	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本東	【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	4	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本東	【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	5	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東	【成田空港】Delayed Flap Settingとして公示されているDMEを5.0程度へ変更すること	現在、Delayed Flap Settingとして公示されているDMEは4.0であるが、飛行場標高を加味するとその時点でほぼ対地1,000ftとなり、Stabilized Approachの観点において滑走路に近過ぎる。地域住民への配慮という観点は理解するが、実効的な数値となっていない現状を考慮し、DME5.0程度へ変更すること。	2022年度より文言修正
E07	6	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本東空	【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	成田国際空港	A	新規	本東	【成田空港】管制許可するSTARは遠距離のものとし、滑走路毎に下記の通り固定すること。 RWY34L : ○○○E ARRIVAL RWY34R : ○○○T ARRIVAL RWY16R : ○○○N ARRIVAL RWY16L : ○○○G ARRIVAL	ATISから情報取得出来るIAPと異なりSTARは情報取得出来ないため、管制許可を得た後に航空機へ再度情報を入力することは安全上の課題となっている。平行ILS進入の場合は使用滑走路が予測と異なった場合は再入力が必要だが、STARが滑走路に対して1つであれば再入力作業は短時間で済む。現行方式ではIAPとSTARの両方を再入力する必要が生じることで、作業が煩雑化する懸念が極めて高い。一方、羽田空港のSTARはIAPに対して原則として固定化されていることから、不要な予測は不要となっている。	
E07	8	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【羽田空港】Highway Visual RWY34RのAIP記述内容を変更すること	現在の記述内容は乗員に混乱を招く結果となっていることから、AIPの表記を「After CACAO, aircraft proceed to RWY34R (ITC LOC/GP).」 「Reference NAVAIDS (ITC LOC/GP) must be operating.」に変更すること。この軽微な変更でも地域住民との協定は維持可能である。	2017年度より要請

E. 空域管制

2023年 総合安全要請

E07	9	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【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・着陸が可能なること」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	A	継続	本東空	【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	B	継続	本東空	【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。	
E07	12	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【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）	2022年度より要請
E07	13	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【羽田空港】RWY16L/Rでの進入方式は3度を原則とすると共に、ICAOでの議論状況を踏まえたSlightly Steeper Approachの採用を検討すること	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度に変更する運航方式を実施しているにも関わらず、不安全との声が非常に多くあがっている。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。現行の進入方式ではかえって騒音が拡大する現状を踏まえ、ICAOで過去に議論され結論が出ているSlightly Steeper Approachの採用が望ましい	2022年度より要請。文言変更
E07	14	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【羽田空港】RWY34 TIARA/BEKLA/ROVER B/C DEPの騒音軽減方式をSteepest Climb PROCまたはNADP1とすること	経路が限定されており、低高度で速度が異なる航空機が離陸上昇することで適切な管制間隔が保持出来なくなる不具合が生じていることから、騒音軽減方式は統一することが望ましい。またNADP2の場合、250kts超の航空機が管制機関へ通報等を実施する必要性から操作が煩雑となり、安全性の低下が懸念される。	2022年度より要請。文言変更

E. 空域管制

2023年 総合安全要請

E07	15	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本東	【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	16	首都圏空港機能強化および関東空域	A	新規	本空	【羽田、成田空港】ILS進入で高度確認するため、滑走路末端から5NM付近にWPTを公示すること	同時平行進入において、管制官側はNTZ真横までにTWR周波数と通信設定することを航空機に求める一方、パイロット側はFAFにおいて高度確認を実施する手順があるため、通信設定はFAF通過後になるケースが多いため、ILS進入方式の滑走路末端から5NM付近にWPTを公示することで、上記不具合は解消される。詳細はJFAS HP掲載のASN57-03参照（巻末若しくは下記URL: https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2023/02/ASN57-03CHALLENGE-FOR-SPIA.pdf ）。	新規要請
E08	1	三沢空港	B	継続	本東	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の制限に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	庄内空港	B	継続	本東	RNP AR RWY27のIF-FAP間の経路を東側に移設していただきたい	現行のANNON (IF) とSY755 (FAP) の経路下は、山頂に近いことからGPWSが鳴るケースが報告されている。これを東側へ移設することで、GPWSの作動を減少させることが可能となる。	
E10	1	中部空港	A	継続	本大	中部空港へのゲートをNATCHからCARDSまたはその付近へ移設すること	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、CARDSを11,000ft付近で通過するための調整が恒常的に発生している。こうした現状に合わせ、西から中部空港へ進入するゲートをCARDSまたはCARDS付近へ移設すること。	要請文言を変更
E11	1	大阪空港	A	継続	本	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。	2022年文言変更
E12	1	但馬空港	A	継続	本大	RNAV非適合機が飛行可能なIAPの設定	RNAV非適合機が飛行可能なLOC RWY01進入を設定すること。	
E13	1	鳥取空港	B	継続	本大	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。	
E14	1	岡山空港	B	継続	本大	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。	

E. 空域管制

2023年 総合安全要請

E1 5	1	徳島空港	B	継続	本大	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。	
E1 6	1	熊本空港	A	継続	本大	Traffic Pattern Altitudeの表記変更	Traffic Pattern Altitude: 2,400ft for Jet Aircraft、1,700ft for Prop Aircraftを、Stabilized Approachの観点から、2,400ft for Jet/TurboProp Aircraft、1,700ft for Light Aircraftへ変更していただきたい。	
E1 7	1	奄美空港	A	継続	本大	奄美空港のリモートレディオおよびターミナルレーダー業務が導入されたが、依然として遅延・滞留が発生している。今後の解消に向けた対策はあるのか？あるのなら情報として提示してほしい	リモートレディオならびにターミナルレーダー導入後状況を共有するとともに、今後の見通し（リモートタワーなど）を明らかにされたい。	2021年度より要請
E1 8	1	那覇空港	B	継続	本大	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	1,200FT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要素であるため。	
E1 9	1	久米島空港	B	継続	本大	RWY21にDORISからRNP/AR進入を設定すること	久米島空港の滑走路21側への進入は周回進入しか設定されていないため、悪天かつ南風時は周回進入を実施する必要があり、パイロットへの負担が大きい。RNP/AR進入の設定は新たな地上施設が不要であり、制限空域の影響も少ない。悪天時における安全面の強化をはかるため、同空港へのRNP/AR進入の設定を強く求める	
E2 0	1	与那国空港	A	継続	本大	RNP RWY08進入を設定すること	RWY08は周回進入のみの設定により、RWY26への直線進入と比べると最低降下高度（MDA）を高く設定せざるを得ない状況にある。昨年、全国的なRNP進入の設定が拡充され運航の幅が広がったものの、同空港においてはRNP進入の設定がなされていない。運航便数が少ないが故に欠航することによる利用者への影響が大きだけでなく、低視程時における周回進入の実施により崖に接近する対地接触の危険性を孕んでいることから、同空港へのRNP進入の設定を要請する。	要請文言を変更
E2 1	1	宮古空港	A	継続	本大	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。	