

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
M01	1	空港全般	空港	継続	本東大	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	2022年度より要請
M01	2	空港全般	空港	継続	本東大	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（黄破線＝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。	2022年度より要請
M01	3	空港全般	空港	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
M01	4	空港全般	空港	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
M01	5	新千歳空港	空港	新規	本東空	冬期のRWY01Rオーバーラン事例防止対策として、B3 TWYの途中から分岐して滑走路と平行して北上し、B2 TWYへ接続する誘導路を新設すること	2000年以降、冬期運航においてRWY01R着陸後のオーバーラン事例が複数発生している。これは降雪に伴う誘導路B4及びB3 TWYが閉鎖され、滑走路末端まで走行しなければならないこと、また滑走路優占時間短縮のため減速が遅くなることに起因している。そのため、B3 TWYを冬期期間もオープンさせ、B3 TWYからRWY2本の間を通行出来る誘導路の新設はオーバーラン防止の対策として有効である。なお、この誘導路は冬期運航のみの運用を想定している。	新規要請
M01	6	新千歳空港	空港	新規	本東空	新誘導路設置に伴い、A1 TWYを廃止すること	A1 TWYはHold Short Lineが2本存在することからヒューマンエラーを誘発する、誘導路中心線灯が無いなど、課題が多い。滑走路末端近辺の取付誘導路が増加するタイミングで、A1 TWYは廃止することが望ましい。RWY19Rへの取付誘導路が3本になることで、かえって混乱を招く要因となる。	新規要請

M. 東京航空局

2023年 総合安全要請

M01	7	新千歳空港	空港	新規	本東空	誘導路新設に伴い、現在のA2及びB2 TWYをA1及びB1 TWYとすること	現在のA2とA3 TWYの間、B2 TWYとB3 TWYの間に新しいTWYが設置予定となっているが、それに伴う名称設定は分かりやすさを最優先とし、A2及びB2 TWYとすることが望ましい。そのため、現在のA2及びB2 TWYはA1及びB1 TWYとすること。	新規要請
M01	8	新千歳空港	空港	新規	本東空	A2 TWYの名称変更に伴い、H2からH4 TWYの名称を変更すること	新誘導路A2 TWYの設置に伴い、現行のH2 TWY、H3 TWY、H4 TWYをそれぞれH1、H2、H3 TWYに名称変更すること。	新規要請
M01	9	新千歳空港	空港	新規	本東空	A1 TWYの廃止に伴い、H1 TWYの名称をQ3 TWYに変更すること	誘導路名称は連続性が望ましいが、新千歳空港の形状特殊性を鑑み、最低限の変更とすることを考え、Q3 TWYとすること。	新規要請
M01	10	新千歳空港	空港	新規	本東空	H6 TWYの名称をH5 TWYに変更すること	誘導路名称の連続性を考慮すること、またA5 TWYとの連続性を考慮してH5 TWYとすることが望ましい。	新規要請
M01	11	新千歳空港	空港	継続	本東空	H7及びL7 TWYの名称をG TWYへ変更すること	G TWYの新設に伴い、滑走路取付誘導路ではない直線の主要部分の誘導路名称は、適切な管制指示との整合性から統一することが望ましい。	2022年度より要請
M01	12	新千歳空港	空港	新規	本東空	B8N TWYをB8 TWYとし、RWY01L/19Rに接続するB8 TWY部分を廃止すること。	RWY19Lを着陸した航空機はB8N TWYを通過するのが一般的となっていることから、B8 TWYの南側は廃止としても交通流への影響は無く、保守管理の観点で有効である。	新規要請
M01	13	新千歳空港	空港	新規	本東空	B9 TWYをB10 TWYに名称変更すること。B9N TWYをB10 TWYとし、RWY01L/19Rに接続するB9 TWY部分を廃止すること。	RWY19Lを着陸した航空機はB9N TWYを通過するのが一般的となっていることから、B9 TWYの南側は廃止としても交通流への影響は無く、保守管理の観点で有効である。	新規要請
M01	14	新千歳空港	空港	新規	本東空	A7S、A8、A8S、A9、A10 TWYをそれぞれA8、A9、A10、A11、A12 TWYとすること。	IFALPA TWY Naming Policyに則り、滑走路から離脱する誘導路名称の連続性を担保する目的で、A8からA12 TWYに名称を変更することが望ましい。	新規要請
M01	15	新千歳空港	空港	新規	本東空	B10 TWYをA12 TWYに合わせてB12 TWYに名称変更すること	現在のB9、B10をB10、B12TWYとすることはIFALPA TWY Naming Policyで言うところの連続性と合致しないが、使用頻度が低いことや及びRWY19Lを横断した後の数字の連続性を優先し、誘導路名称を決定すること。	新規要請
M01	16	新潟空港	空港	新規	東	ターミナルビルに設置されているスポット案内標識を換装すること	ターミナルビルに設置されているスポット案内標識の劣化が激しい（5番、6番など）ため、換装していただきたい。	新規要請
M01	17	東京国際空港	空港	継続	本東空	D滑走路北端部のRESAを短縮し、有効滑走路長を延長すること。不足分のRESAはEMAS設置で補完すること	D滑走路からの離陸時、制限値ギリギリの運用を強いられるケースがあること、RWY34R着陸機による後方乱気流の影響から離陸中止した場合のリスクに懸念があることなどから、リスク管理の観点でRESAを短縮し滑走路を延長すること及び、RESAの不足分をEMAS設置で補完することで性能計算の余裕とオーバーラン対策双方に有効となる。この結果、トータルでの安全向上が期待出来る。	2018年度より要請。文言を変更

M. 東京航空局

2023年 総合安全要請

M01	18	東京国際空港	空港	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
M01	19	東京国際空港	空港	継続	東空	RWY16Rの風向灯移設	現在の設置位置(L16近傍)で、RWY16Rの風向灯を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、L13近傍へ移設することが適当と考える。	2022年度より要請。文言を追加
M01	20	東京国際空港	空港	新規	東空	誘導路緑標識の設置	A、A3、A4、A5 TWYに囲まれた箇所に誘導路緑標識を設置すること。交通量が多く複雑な形状であることから、中長期的には誘導路灯火の設置が望まれる。	新規要請
M01	21	東京国際空港	空港	新規	東空	LVP運用時における停止位置標識の運用統一とLVP運用に合わせたStop Bar Lightsの使用	LVPの運用中、ローカライザー保護区域との関係に起因する解釈の違いから運用面でバラツキがあるため、LVP運用時における停止位置標識の運用は滑走路中心線標識から90m地点（CAT II/III用）に統一すること。また、RVR600m以下の気象条件でStop Bar Lightsを点灯させる運用となっているが、これをLVP運用のタイミングに合わせることに。	新規運用
M01	22	東京国際空港	空港	新規	東空	小規模緑地の舗装化に合わせ人工芝の配置を検討していただきたい	誘導路案内灯を確実に視認する対策として小規模緑地の舗装化を進めるにあたり、操縦席からの見え方を考慮して人工芝を配置する検討をお願いしたい	新規要請
M02	1	ATCコミュニケーション	空域管制	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
M02	2	ATCコミュニケーション	空域管制	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
M02	3	各空港	空域管制	新規	本東大空	使用滑走路の要求をDCLで可能とする等のシステム改善	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、DCLシステムの改善をお願いしたい。	
M02	4	稚内、紋別エリア	空域管制	新規	本東	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	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。	新規要請

M. 東京航空局

2023年 総合安全要請

M02	5	各空港	空域管制	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)、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。	
M02	6	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	7	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	8	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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、SP0T85、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
M02	9	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	10	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	11	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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

M. 東京航空局

2023年 総合安全要請

M02	12	成田国際空港	空域管制	新規	本東	<p>【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。</p> <p>RWY34L：○○○E ARRIVAL RWY34R：○○○T ARRIVAL RWY16R：○○○N ARRIVAL RWY16L：○○○G ARRIVAL</p>	<p>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。</p>	
M02	13	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	<p>【羽田空港】Highway Visual RWY34RのAIP記述内容を変更すること</p>	<p>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。</p>	2017年度より要請
M02	14	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	<p>【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</p>	<p>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。</p>	2021年文言変更
M02	15	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	<p>【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</p>	<p>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。</p>	要請趣旨の変更
M02	16	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	<p>【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</p>	<p>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的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。</p>	
M02	17	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	<p>【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</p>	<p>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）</p>	2022年度より要請

M02	18	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	19	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	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
M02	20	首都圏空港機能強化および関東空域	空域管制	継続	本東空	【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
M02	21	三沢空港	空域管制	継続	本東空	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。	
M02	22	庄内空港	空域管制	継続	本東空	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。	
M03	1	自動運転車	グラハン	継続	本東空	自動運転車両に関する今後の運用方法及び安全性について、開示すること	自動運転車両の性能や今後の運用方法に対する情報開示が無く、現場では不安を抱いている。そのため、全国の空港及び繁忙・煩雑な東京国際空港や成田空港等の自動運転車両導入計画の情報開示が必要である。	
M03	2	貨物・郵便物の安全性	グラハン	継続	本東空	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	航空貨物利用運送事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（コンビニ等を含む）、荷主などには更なる啓蒙に取り組む必要がある。	
M03	3	貨物・郵便物の安全性	グラハン	継続	本東空	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する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わかり易くしたテロ対策として国が主導する形で、非KS（特定荷主）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。	
M03	4	東京国際空港	グラハン	継続	本東空	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施設構造へ変更すること	手荷物を受け取らずにロビーに出ってしまった旅客が、保安エリア内の到着ロビー内にある自分の荷物を取りに入ろうとしてくる事象が 1日10件以上あり保安上の問題が散見されている。	

M03	5	東京国際空港	グ ラ ハ ン	継 続	本 東 空	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	トローリングカーで牽引作業をして走行する時には、トローバーのシアールボルト折損防止のために、この付近を走行する時は、コンクリート及びアスファルト舗装交互の凹凸があるので手前で減速をして補修部分を走行するよう、社内での注意喚起がなされている。 (2022年東京空港長要請の回答で改修予定であると回答であったが改修未実施)	
M04	1	保安全般	保 安	継 続	本 東 大 空	保安体制について積極的な情報発信を行うと共に、保安検査の空港毎に異なる運用の見直しまたは周知徹底を図る事で保安体制の強化を図ること	ICAOは保安体制を維持する為には、全ての関係者が自身の事と捉え、協力することが重要としている。しかしながら我が国の保安体制は関係者にとっても非常にわかりずらく、完全に理解している者は少ない。関係者が協力しながら保安体制を維持する為にも従業員ならびに旅客に対して必要な情報提供と周知が必要である。 1、保安区域が状況によって変わり、不明確である。 2、保安検査や保安基準の運用が空港毎、レーン毎に違う事があり、利用者や職員にとってもわかりにくく、保安体制全般に対する不信感につながる可能性がある。 <その他日常的に感じている保安基準、運用上の違い> ・保安検査においてPC、タブレット端末、飲料類を鞆類から出すのか、出さないのか ・金属探知機の感度の差（往路は不感知、復路は感知など） ・靴の脱着の要否、カーディガンは脱衣、セーターは脱衣不要など ・ランプ内移動（スポット間、Ship⇄STC、Ship⇄ロビーなど）の可否	
M04	2	テロ対策	保 安	継 続	本 東 大 空	航空輸送に対するサイバーテロを脅威として認識し、航空従事者に対して必要な情報周知を行い、攻撃に備えた対策と訓練を行うこと	サイバーテロはICAOのSecurity分野における最重要課題となっている。しかしながら、運航乗務員を含め航空業界はサイバーテロを脅威として認識し、必要な対策と備えが不足している。クローズドサーキットであれば大丈夫なのか。サイバーテロはATMのみが対象ではなく、航空機システムへの侵入やATTCのハッキング、製造段階からの関与などあらゆる可能性がある。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。	
M04	3	テロ対策	保 安	継 続	本 東 大 空	無許可で飛行する無人航空機が他の航空機の脅威とならぬよう必要な対抗手段、手順と計画を構築すること	2022年10月の神戸空港、同年12月に那覇空港で発生した空港へのドローン侵入事案により多くの航空機が目的地変更するなどの影響を受けた。那覇空港は小型無人機等飛行禁止法対象空港であるにも関わらず、安全確認に時間を要した。最善の対抗策は無人機が空港に近づかない事であるが、現状の対策が十分であるか検証して欲しい。 無許可で飛行する無人機の可能性が否定できない中、これらを検知し排除する仕組み、並びに遭遇、発見した場合の対応方法の策定と関係者への周知が必要である。	
M04	4	テロ対策	保 安	継 続	本 東 大 空	内部脅威（Insider Threat）を脅威として認識し、SecurityCulture(保安に関する意識向上)の醸成を積極的に図るなど必要な対策を講じること	航空業界全体で積極的なセキュリティ文化（SecurityCulture）を確立することが、内部脅威を軽減し、効果的で強固なセキュリティ成果を実現するために必要である。ステークホルダーのセキュリティ文化を醸成する為には、積極的にイニシアティブを取り、次の項目を実現することが必要であると考える。 ・脅威やより広範なセキュリティ問題に関する定期的な教育 ・異常な行動や不審な行動を特定し報告するための訓練 ・職員がセキュリティ上の懸念や不審な行動を報告しやすい体制	

M04	5	テロ対策	保安	継続	本東大空	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(化学=Chemical、生物=Biological、放射性物質=Radiological、核=Nuclear、爆発物=Explosive)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。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。	
M04	6	空港の保安対策	保安	継続	本東大空	空港内の保安対策として、先進技術や先進機器の導入を積極的に推進し、人材の確保と育成に重点を置いた施策と合わせて、セキュリティレベルの向上を図ること	制限区域内へのテンキーによる入退出管理には有効な身分証明書などのチェックを受けずに入退出できるという脆弱性がある。対面が望ましいが、生体認証や、ICチップの活用など、記録に残る形での入退出管理が望ましい。アンチテールゲートの設置、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。また顔認証技術やAIの活用など、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。ポストコロナにおいて、保安人材の人手不足が顕著となっているが、待遇改善に加え、先進的な技術の導入が有効であると考え。合わせて電源の入れ忘れなどを防止する、ヒューマンエラー対策の導入も必要である	
M04	7	空港の保安対策	保安	継続	本東大空	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、不審者の入場がないよう徹底すること	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。身元不明の、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。保安検査に関する改正航空法が自家用飛行機利用者等に対しても確実に履行されるよう体制強化が必要である。	
M04	8	航空機の保安対策	保安	継続	本東大	リチウムバッテリーやその他危険物輸送について、乗客、作業員、発送者、運送事業者に対して危険性を周知し、取り扱い手順の徹底並びに訓練を強化すること	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おらず、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。乗組員を含め旅客、作業員へその危険性について積極的に周知し、発火時の対応について継続的に訓練を行う必要があり、合わせて利用者への周知徹底が必要である。また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く仕組みを構築すべきである。	