

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	新規	本	RegulatorがSafety Managementを正しく理解し、航空行政を適切に監督する役割を果たすよう組織構成を見直すこと	欧米航空当局はRegulator自身がSafety Managementを理解し、それに基づいて適切な対応を講じている。一方、日本の航空当局はProviderがSafety Managementに基づいて対応を行っている一方で、Regulatorの安全監督としての役割を果たすうえでSafety Managementの考え方が取り入れられていないことから、航空局全体の安全に対する考え方が統一されていない。今般の航空機事故の重大性を鑑み、RegulatorがSafety Managementの考え方を正しく理解し、安全監督を実施することが急務である。	新規要請
C01	2	空港全般	A	新規	本	Regulatorが包括的な滑走路誤進入対策を策定すること	滑走路誤進入による航空機事故の対策として講じられた今般の対策(緊急対策、有識者等による対策検討会議)は、過去の施策を焼き直したものであり対策として不十分である。従来の考え方に捉われない新たな方法として、ICAO Manualに基づきRegulator自身が包括的な滑走路誤進入対策を策定すること。	新規要請
C01	3	空港全般	A	継続	本	Regulatorは滑走路誤進入対策の一環としてA-SMGCSを導入するように指示すること	ICAO Doc 9830「A-SMGCS」に基づいて空港内における自動化を徐々に推進することが、滑走路誤進入対策のハード面における対策として極めて有効であり、こうした方向性を提示するのはRegulatorの役割である。	2017年度より要請。文言変更
C01	4	空港全般	A	継続	本	Regulatorは滑走路誤進入対策の一環として主要空港にRWY Safety Teamの設置を指示すること。RSTの参加者は「should」「may」の全てを対象とすること	ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」やICAO発行「Runway Safety Team Handbook」、ICAO Doc 9981に明示されている組織構成及び手法に基づいてRunway Safety Teamを設置するようにRegulatorが指示すること。1月2日に発生した羽田航空機事故を受け、現場のパイロットや管制官を含む全ての利害関係者が一同に介して話し合いの場を設けることは不可避である。	2014年度より要請。文言変更
C01	5	空港全般	A	新規	本	RESAの対策を示した現在の指針を改定し、安全対策をより重視した内容とする記載にすること	RESAをICAO最低基準にすべく航空局から空港管理者へ示された現在の指針は、本来必要であるICAO標準のRESA300mが矮小化されているだけでなく、EMASに関してデメリットばかりが強調されていることから空港管理者の選択肢に入っていないケースがほとんどであることがヒアリングの結果で判明している。詳細はJFAS HP掲載のASN58-03及びASN58-04参照 (https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2024/02/ASN-58-03-RESA-AND-EMAS.pdf) (https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2024/04/ASN-58-04-Consideration-of-RESA-Guidance.pdf)。	新規要請
C01	6	空港全般	A	継続	本 東大	滑走路保守基準にリスク評価方式を採用し、適切な滑走路管理を実施すること	宮古空港におけるすべり摩擦係数低下箇所多発を長期間放置した事案に鑑み、リスク評価方式を新規採用すること。具体的には滑走路長毎にリスク許容率を掛け合わせたリスク許容値を算出し、それに基づいた滑走路管理を実施すること。詳細はJFAS HP掲載のASN57-04参照 (https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2023/03/ASN57-04-SAFETY-RISK-FOR-RWY.pdf)。	2023年度より要請。本省と東京局は新規
C01	7	空港全般	A	新規	本	滑走路の滑り摩擦係数が基準値(0.44 μ)未満となった場合、NOTAMでパイロットへ周知する手順を導入すること	前項(C01-5)で記したように、Safety Managementに基づいた滑走路管理を実施するための第一歩として、滑走路の滑り摩擦係数が基準値未満となった場合にパイロットへ周知することの重要性を鑑み、NOTAMで周知する手順を導入すること。	新規要請

C01	8	空港全般	A	新規	本	非精密進入用滑走路で規定されている滑走路中心線標識の幅(0.45m以上)を精密進入用滑走路と同じ幅(0.9m)とすること	計器進入における精密進入方式と非精密進入方式の飛行手順は統一化が図られており、オーバーラン事故対策が進んでいる。一方、滑走路中心線標識は以前として精密進入用滑走路と非精密進入用滑走路で幅が異なっている(0.9mと0.45m以上)。オーバーラン事故対策を深化させるため、幅30m以上の滑走路のうち、非精密進入用滑走路の滑走路中心線標識の基準も0.9mとすること(ICA0 Annex14ではCAT-II/III用滑走路における滑走路中心線標識の幅を0.9m以上としており、すでに有効なオーバーラン対策が講じられていることは理解している)。	新規要請
C01	9	航空機の地上待機場所における選定基準	A	継続	本	爆発物予告時等に航空機が地上待機する場所の選定に関して、タラップ車などを航空機に接続出来ることを方針として示すこと	2023年1月に発生したJJP501便の爆発物予告に伴う旅客降機時、脱出用スライド使用前に旅客に対して十分な説明を実施したにも関わらず負傷者が発生したことに鑑み、爆発物予告時等にタラップ車などが接続出来ることを事前に航空機が地上待機する場所を選定するよう、航空局が方針を示すこと	2023年度より要請
C01	10	空港全般	A	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。	2022年度より要請。文言を修正
C01	11	空港全般	-	継続	東 大	空港内に設置する太陽光パネル導入前の検証期間を一定期間以上設けること	「空港脱炭素化事業推進のためのマニュアル」4.2.3(4)「太陽光グレアに関する検証・確認方法」では航空機パイロットへの影響を検証すると記されているが、検証期間の言及が無い。太陽光グレアは航空機運航の安全性に大きく影響すること、季節による変動が大きいこと、シミュレーションだけでは自然の影響を検証することは不可能であるなど、懸念事項が多い。そのため、最低半年間、可能な限り1年の実地検証期間が必要であり、その旨をマニュアルに反映させるのは必須と考える。	2023年度より要請
C01	12	空港全般	B	継続	本	マルチラテレーション(MLAT)運用空港における車載型拡張スキッタ装置(VEST)の導入	日本の空港におけるMultilateration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く、MLAT運用空港での早期運用開始が望まれる。昨年は現状の報告をいただいたが、その後の進捗状況について情報共有をお願いしたい。	2018年度より要請
C01	13	空港全般	B	継続	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。気象庁から発表され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、航空局が運航に対する指針を示すことが望ましい。	2022年度より要請
C01	14	空港全般	B	継続	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。	2022年度より要請
C01	15	空港全般	B	継続	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(OGL)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。	2022年度より要請

C01	16	空港全般	B	継続	本	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
C01	17	空港全般	B	継続	本	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。	2022年度より要請
C01	18	空港全般	B	継続	本	パイロットと救難消火隊員が直接交信出来るDEF(Discrete Emergency Frequency=個別緊急周波数)の設定	緊急時に救難消火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り、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	19	空港全般	B	継続	本	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	20	空港全般	B	継続	本	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	21	空港全般	B	継続	本	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	22	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	23	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、日本のような狭大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
C01	24	空港全般	B	継続	本	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	-	継続	HP	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の設置すること。	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	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。	2023年度より要請
C02	3	新千歳空港	=	継続	空	A3及びB3 TWYの設置に伴い、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。過去、「A1 TWYの即時廃止は混雑の原因となる。誘導路整備後に検討したい」との答弁があったが、今がその時である。滑走路誤進入を誘発するA1 TWYの存続は安全に支障を来たすため、即時廃止が望ましい。	2023年度より要請。文言を追加
C02	4	新千歳空港	=	継続	空	A1 TWYを廃止し、A2及びB2 TWYをA1及びB1 TWYとすること	新たな滑走路取り付け誘導路(A3 TWY及びB3 TWY)が設置されたこと、A1 TWYを廃止することによって現在のA2 TWY及びB2 TWYをA1 TWY及びB1 TWYとすること。	2023年度より要請。文言を変更
C02	5	新千歳空港	=	継続	空	A TWYの名称をIFALPA TWY Naming Policyの基本とし、A1からA12 TWYとすること	A2からA9 TWYをA1からA8 TWYに、A9S TWYをA9 TWYに変更すること。特に「A9S」という名称は「South」「Sierra」のように呼称の個人差があることがこれまでの実態で明らかになっており、ヒューマンエラーを誘発する名称は使用しないことが望ましい。	2023年度より要請。文言を変更
C02	6	新千歳空港	-	継続	空	B2からB5 TWYをB1からB4 TWYに、B7 TWYをB6 TWYに、B9 TWYをB8 TWYにそれぞれ変更すること	A1 TWYの廃止に伴うA TWYの名称変更に合わせてB TWYの名称を変更すること。	2023年度より要請。文言を変更

C02	7	新千歳空港	-	継続	空	B9S TWY及びB10S TWYは廃止すること	「B9S」「B10S」という名称は「South」「Sierra」のように呼称の個人差があることがこれまでの実態で明らかになっており、ヒューマンエラーを誘発する名称は使用しないことが望ましい。さらに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。	2023年度より要請。文言を変更
C02	8	新千歳空港	=	継続	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。	2023年度より要請
C02	9	新千歳空港	=	継続	空	H2からH4、H6とH7 TWYの名称をH1からH3、H5及びH6 TWYに変更すること	A1 TWYの廃止に伴い、名称を変更すること。	2023年度より要請
C02	10	新千歳空港	-	継続	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。	2023年度より要請
C02	11	新千歳空港	=	継続	空	H7及びL7 TWYの名称をG TWYへ変更すること	G TWYに連続する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、同一名称とすること。管制指示の観点でもヒューマンエラーを防止する効果が高い。	2022年度より要請。文言を変更
C02	12	新千歳空港	-	継続	HP	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。現状の確認が必要
C02	13	新千歳空港	-	継続	HP	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
C03	1	丘珠空港(札幌飛行場)	-	継続	HP	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	HP	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
C03	3	丘珠空港(札幌飛行場)	-	継続	HP	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	-	継続	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。その後の進捗状況を伺いたい。	2022年度より要請
C05	1	釧路空港	-	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。その後の進捗状況を伺いたい。	2022年度より要請
C05	2	釧路空港	-	継続	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。その後の進捗状況を伺いたい。	2022年度より要請

C06	1	青森空港	-	継続	HP	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
C07	1	花巻空港	-	継続	HP	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	HP	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	HP	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	新潟空港	-	継続	HP	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。	2023年度より要請。現状の確認が必要
C11	1	東京国際空港	A	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
C11	2	東京国際空港	A	継続	本	3.25度PAPIの廃止	3.25度PAPIという発想は運航の視点が全く反映されず混乱を招くばかりでなく、ヒューマンエラーが懸念される。本邦航空会社を中心にTailored Chartによる運航が一般化している現状を考えると、追加PAPIは速やかに廃止すべきである。	2022年度より要請
C11	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
C11	4	東京国際空港	-	継続	HP	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

C11	5	東京国際空港	A	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等のAIPに、東京タワーやスカイツリーを障害物として公示すること	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東京タワーおよびスカイツリーが障害物として存在することが分からないため、それらを公示することで注意喚起に繋がる。具体的な進入・出発方式は以下の通り。 <APP Chart> Highway Visual 34R, ILS/LOC X/Y 34L, ILS/LOC Y/Z 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) <DEP Chart> SEKIYADO/TIARA/BEKLA/ROVER DEP	2019年度より要請
C11	6	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	7	東京国際空港	-	継続	HP	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、重量重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
C11	8	東京国際空港	-	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
C11	9	東京国際空港	-	継続	東空	誘導路縁標識の設置	A、A3、A4、A5 TWYに囲まれた箇所、H、G、R、H2 TWYに囲まれた箇所に誘導路縁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。	2023年度より要請。場所を追加
C11	10	東京国際空港	-	継続	東空	LVP運用時における停止位置標識の明確化とStop Bar Lightsの点灯	LVP運用時における停止位置標識の運用について、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、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、Stop Bar LightsはRVR600m以下の気象条件で点灯させる運用となっているが、LVP運用時において点灯させる運用に変更すること。将来的にはA-SMGCSに沿って常時点灯とすることが望ましい。	2023年度より要請。文言を追加
C11	11	東京国際空港	-	継続	HP	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。	2022年度より要請
C11	12	東京国際空港	-	継続	HP	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。	2022年度より要請
C11	13	東京国際空港	-	継続	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。シカゴ・オヘア国際空港に採用実績があることから、検討の参考にしていきたい。	2023年度より要請。文言を追加
C11	14	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	15	東京国際空港	-	継続	HP	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、それぞれの方角を示す工夫を施すこと。	2021年度より要請

C11	16	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	17	東京国際空港	-	継続	HP	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様式変更	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に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
C11	18	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	19	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	20	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	21	東京国際空港	-	継続	HP	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
C11	22	東京国際空港	-	継続	HP	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
C12	1	成田国際空港	-	継続	空	地上走行車両へトランスポンダー或いは車載型拡張スキッタ装置(VEST)を搭載すること	長年に渡って地上走行車両へトランスポンダー搭載をお願いしている中、本省航空局要請に対して車載型拡張スキッタ装置(VEST)の採用を検討している旨の答弁をいただいている。VESTは安価で購入可能であることから、NAAの地上走行車両への搭載も合わせて検討していただきたい。	新規要請
C12	2	成田国際空港	-	新規	空	摩擦測定箇所の充実	エプロンエリアを含むTWYの摩擦係数測定箇所について、AIP RJAA AD 2.7(別添2)において公示されているが、安全運航を達成するうえで測定箇所が充分とは言えない。実運航に即して測定箇所を増やしていただきたい。	新規要請
C13	1	富山空港	-	継続	HP	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

C13	2	富山空港	-	継続	HP	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
C14	1	小松空港(小松飛行場)	-	継続	HP	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
C14	2	小松空港(小松飛行場)	-	継続	HP	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
C14	3	小松空港(小松飛行場)	-	継続	HP	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
C15	1	中部国際空港	-	継続	空	運用車両等へモードSスキッタまたは車載型拡張スキッタ装置(VEST)を搭載すること	地上走行車両へトランスポンダー搭載することをお願いしている中、本省航空局要請に対して車載型拡張スキッタ装置(VEST)の採用を検討している旨の答弁をいただいている。VESTは安価で購入可能であることから、合わせて検討していただきたい。	2023年度より要請
C15	2	中部国際空港	-	新規	空	新滑走路関連の情報提供すること。新滑走路建設に現場の声を反映させるため、Runway Safety Teamを設置すること	新滑走路設置についてA誘導路を滑走路に変更する形で行うとの報道があるなど、運用方法・滑走路に接続する誘導路形態・誘導路名称などの情報を逐次提供していただきたい。新滑走路運用に際して、現場の声を反映することが安全運航達成に必須であり、Runway Safety Team(RST)の設置が望ましい。その際は、現場の声をとりまとめる組織として航空安全会議をRSTへ参画させること。	新規要請
C15	3	中部国際空港	-	新規	空	他空港で検証実験が行われているバードソニックを鳥対策として取り入れること	鳥根県の石見空港や鹿児島県の喜界空港、屋久島空港などで運用されているバードソニックを鳥対策として検証実験を実施していただきたい	新規要請
C16	1	大阪国際空港	-	新規	空	APRON5のSpot20から25Iにかけて誘導路中心線灯を設置すること	夜間及び雨天時における視認性向上のため、誘導路中心線灯を設置していただきたい。	新規要請
C17	1	関西国際空港	A	継続	本大空	2025年の増便及び滑走路運用の変更に伴い、2本の滑走路を直結する主要誘導路を2本増設し、4本共直線形状とすること	2025年の増便及び滑走路運用の変更が予定されている一方、現行の誘導路形状の大きな変更は予定されておらず、地上交通の著しい滞留が予想される。現存のTWY J3とJ4のみで2本の滑走路運用を捌くことは極めて困難なことが予想されるため、TWY J1と更にもう1本をRWY24R側まで延伸させ、2本の滑走路を繋ぐ主要誘導路を4本とすること。それに際してTWY J3をTWY Lまで直進させる形状に変更すること。	2023年度より要請。文言を修正
C17	2	関西国際空港	-	新規	大空	TWY J3の名称を現在のTWY S1、R、E9にも適用すること。その他、関連するTWY Rの一部名称をTWY Kへ変更すること	TWY J3がTWY Lまで延伸されるまでの間、TWY J3、S1、R、E9をTWY J3とすること。直線部分のTWY S1とUがS1、J3、Uに細分化されるが、暫定運用上の問題は無いと考える。またこれに関連して、Spot 35-41後方TWY Rの名称をTWY Kへ変更すること。	新規要請

C17	3	関西国際空港	-	新規	空	TWY Zの名称を変更すると共に、TWY Yと同等の長さまで延伸すること	「Z」という名称は数字の「2」と間違いやすいため、改名すること。さらにTWY Yと同等の長さまで延伸すること。	新規要請
C17	4	関西国際空港	-	継続	大空	運用車両等へモードSスキッタ或いは車載型拡張スキッタ装置(VEST)を搭載すること	地上走行車両へトランスポンダを搭載することをお願いしている中、本省航空局要請に対して車載型拡張スキッタ装置(VEST)の採用を検討している旨の答弁をいただいている。VESTは安価で購入可能であることから、合わせて検討していただきたい。	2023年度より要請
C17	5	関西国際空港	-	継続	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
C17	6	関西国際空港	-	継続	空	TWCLの設置	夜間や雨天の低視程下における安全確保のため、TWY N4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
C17	6	関西国際空港	-	継続	空	追加の空港アクセス手段を検討すること	2018年の台風被害で空港アクセスの脆弱性が露呈したことから、連絡橋やトンネルなど追加の空港アクセス手段について検討していただきたい	2021年度より要請
C18	1	八尾空港	-	継続	大	ノースエプロン(回転翼側)のエリア拡張	エプロンの面積をそのまま1機あたりの面積を広げてスポットを減らし対応すると、対応機数が減ってしまう。回転翼のサイズ及び機数に合致したエプロン仕様にするために、根本的にエプロンのエリア拡張が必要である。	2023年度より要請。文言を変更
C19	1	南紀白浜空港	-	継続	HP	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
C20	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事が懸念される。	2017年度より要請
C21	1	出雲空港	-	継続	HP	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
C22	1	米子空港(美保飛行場)	-	継続	HP	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
C23	1	岩国空港(岩国飛行場)	-	継続	HP	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
C24	1	松山空港	A	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
C24	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

C24	3	松山空港	-	継続	HP	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
C25	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
C26	1	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
C26	2	福岡空港	-	継続	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。誘導路複雑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
C26	3	福岡空港	-	継続	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。また、新滑走路増設に伴う誘導路名称策定にはICAOの議論状況を踏まえ、国際基準に沿って実施されることは必須である。羽田空港や那覇空港における誘導路名称策定における失敗から学ぶ姿勢をお願いしたい。	2020年度より要請
C26	4	福岡空港	A	継続	本大空	緑色に塗布した箇所に誘導路縁標識を重ねて塗布すること	従来から緑色に塗布されていたTWY E3脇は誘導路縁標識(二重線)から3m程度離れており、成田空港でも同様の手法となっている。一方、TWY AとTWY Y間の緑色に塗布された箇所は誘導路縁標識と接しており、仕様が異なっていることからパイロットにとって混乱の要因となっている。本来であれば塗り直しが求められるが、緊急避難的措置として90度の方向に誘導路縁標識(ヒゲ)を重ねて塗布すること。経年劣化と共に緑色が薄くなったタイミングで、当該位置の路面標識は誘導路縁標識のみとすること。	2023年度より要請
C26	5	福岡空港	A	継続	本大空	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
C26	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	航空機をトイー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
C26	7	福岡空港	-	継続	HP	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
C26	8	福岡空港	-	継続	HP	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。	2008年度より要請

C26	9	福岡空港	-	継続	HP	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プ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。	2008年度より要請
C27	1	大分空港		継続	HP	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
C28	1	長崎空港	-	継続	HP	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
C29	1	熊本空港	-	継続	HP	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。	2022年度より要請
C30	1	宮崎空港	A	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
C30	2	宮崎空港	A	継続	本	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。2023年度に改めて調査したところ、状況は同様であることが分かっている。現場から声があがっていないのは「慣れ」によるものである。	2021年度より要請。一部変更
C30	3	宮崎空港	-	継続	HP	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
C31	1	鹿児島空港	-	継続	大空	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、T6 TWYに中間待機位置標識を設置していただきたい。	2023年度より要請
C31	2	鹿児島空港	-	継続	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、操縦士からの報告件数や航空会社からの問い合わせ有無など、関連情報を開示していただきたい。	2021年度より要請
C31	3	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、抵触している物件の除去について進捗状況を確認したい。	2017年度より要請
C31	4	鹿児島空港	-	継続	空	雑草対策に関する情報開示	エプロン内PC板隙間からの雑草対策について、環境対応薬剤の有効性が低く使用を中止したことは承知している。代替策品の検証状況について情報提供をお願いしたい。	2022年度より要請
C31	5	鹿児島空港	-	新規	空	T2 TWYのヘリパッドを移設する検討を行うこと	管制塔から見てT2 TWYにあるヘリパッドの延長線上にRWY34の滑走路端があるため、T2 TWYへ着陸指示を出したヘリコプターがヘリパッドへ向かっているのか滑走路へ向かっているかが認識しづらい。そこで、ヘリパッドをP1 TWYへ移設するなどの対策を検討していただきたい。	新規要請

C32	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断出来ず、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。2023年度の回答にあった蓄光性塗料塗布の調査結果について、情報開示いただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
C32	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
C33	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。黒塗りより効果が高いとされるウォータージェットによる消去実施の時期や施工範囲の情報を開示していただきたい。	2017年度より要請。一部文言変更
C34	1	離島空港空港	-	継続	空	効果的な鳥対策の導入	屋久島、喜界各空港で運用実験中のバードソニックの効果は現時点で薄いと思われることから、対策強化を求める。	2023年度より要請。文言を変更
C35	1	那覇空港	-	継続	空	滑走路東側に接続する誘導路名称のうち、E4CをE4とし、E4をE5、E5をE6、E6をE7、E7をE8、E8をE9、E8SをE10、E9をE11、E10をE12に変更すること	着陸後に滑走路から速やかに離脱する場合、誘導路名称は数字が並んでいることが混乱を招かないことはIFALPA誘導路名称命名法にも記されている通りである。また、羽田空港において相似した複雑な形状の誘導路が存在するが、混乱は発生していない。そこで羽田空港において2020年1月30日から施行された誘導路名称命名法に倣って、滑走路側から見て数字が順番に並ぶレイアウトとすること。	2023年度より要請
C35	2	那覇空港	-	継続	空	滑走路東側に接続する誘導路名称変更に伴い、滑走路西側に接続する誘導路名称のうち、W2をW3、W3CをW4、W4をW5、W4をW7、W5をW10に変更すること	滑走路を横断する場合、誘導路名称の数字は同一であることによって把握がしやすくなり、安全で円滑な交通流につながることを期待出来る。	2023年度より要請
C35	3	那覇空港	-	継続	HP	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
C35	4	那覇空港	-	継続	HP	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

C35	5	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、誘導路Bを走行する機会が急増した。誘導路Bから誘導路W1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。昨年6月に誘導路W1から滑走路18Lへの誘導路中心線灯を設置して頂いたが、依然として誘導路BからW1への部分は灯火が未設置であるため、今年度も要請する。	2021年度より要請
C35	6	那覇空港	-	継続	HP	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
C36	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
C36	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に上っている状態で、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
C37	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
C37	2	新石垣空港	-	継続	HP	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。	2022年度より要請
C38	1	与那国空港	-	継続	HP	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