

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候回避において、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ル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、コリドール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	コリドール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空域の低高度化または移設を図ること	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。同様に、VFRにとっても、通常飛行する高度帯や経路に当該空域が存在し、VMCを維持するための経路変更等に支障をきたすため。	2017年度より要請
E01	8	軍事空域	B	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	B	継続	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	B	継続	本東	自衛隊低高度訓練空域(NR4, NR5)の使用する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。	2023年より要請
E01	11	軍事空域	A	継続	本	R-105への入域調整を実施できるようにすること	緊急機飛来や悪天回避時等切迫した状況においても入域に係る調整さえすることもできない現状は、航空の安全にとって大きな不安全要素となっているため。	新規要請
E01	12	軍事空域	A	新規	本大	築城西回廊の高度を変更すること	当該回廊は福岡空港到着機の経路上にあり、STARの高度制限を満足するに足りる適正な効果の妨げとなっているため。	
E02	1	管制方式基準	B	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	B	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	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 Alert非装備機もWind Shear EscapeのATC用語の使用を認めること	Q400等の小型機はJet機に近い性能を持っている一方でWind Shear Alertシステムは非装備となっている。Wind Shear Alert非装備機がWind Shearに遭遇した場合でも機長の判断で該当のATC用語を使用出来るようにしていただきたい。	継続要請。文言を一部変更
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	B	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
E04	2	ATM	B	継続	本	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	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、交信速度の高速度などに伴う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。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。	2019年度より要請

E04	3	各空港	B	継続	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、DCLシステムの改善をお願いしたい。	
E04	4	ATM	B	継続	本	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	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。	
E05	1	航空路	B	継続	本	RNAV経路について、全体的にMEAを下げる	RNAV経路は全体的にMEAが高く設定されており、特に悪天候時には、MEA未滿への高度変更にかかる経路変更が増え、業務負荷が上がっているため。	2019年度文言変更
E05	2	航空路	B	継続	本	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	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。	2019年度より要請
E05	3	航空路	A	継続	本	航空路上の類似Waypoint(FIX)の解消を図ること	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。 例)MADOG/MAGUT、KAIFU/KAINA、HIROS/SIROK、LAXAS/LAXEL、RUPAP/RUSAR また、ROBINというFIXは隣接する台北FIRでも使用されており両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。	2023年度より要請。例示を追加
E05	4	航空路	A	継続	本	管制部再編についての課題の把握状況を明らかにすること。あわせて、課題に対する対応スケジュールを明らかにすること。	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う目的は理解できるものの、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ことがアンケートから明らかになっている。西日本空域再編から一定期間が経つと、いまのところ改善の気配がないことから、現在の課題が何かをどの程度認識しているのかを明らかにするとともに、課題があるとすればどのように改善を図ろうとしているのかを明らかにしていただきたい。	2023年より要請。文言の一部変更
E05	5	航空路	A	新規	本	類似周波数の解消を図ること	KOHWA周辺の空域においては133.35及び133.5(いずれも東京ACC)が正しいが、133.55(神戸ACC)と誤って左記周波数へ通信設定する航空機が多数おり不要な通信が後を絶たず、必要な通信の妨げとなっている。近傍の地域においては全く異なる周波数を割り当てるなど、誤解を生じにくいように対応していただきたい。	新規要請
E05	6	稚内、紋別エリア	B	継続	本	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	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性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。	2023年より要請
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、LPV/RNP/RNP AR進入方式を設定すること。	精密進入及びLPV/RNP/RNP AR進入の設定により、夜間の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ルング時の就航率改善が期待でき、安全性、就航率の向上に寄与するため。特に、神戸空港(RWY27)、高松空港(RWY08)、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	

E06	2	各空港	B	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	3	各空港	A	継続	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 ）。	2023年度より要請
E07	1	首都圏空港機能強化および関東空域	-	継続	HP	【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	-	継続	HP	【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
E07	3	首都圏空港機能強化および関東空域	-	継続	HP	【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	-	継続	HP	【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年度より要請
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	-	継続	空	【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。	2023年度より要請
E07	8	成田国際空港	A	新規	本東空	【成田空港】管制承認発出段階では、一律7,000ftの承認を指示すること	現在、管制承認発出時にはFL230またはFL240が維持すべき高度として発出されている一方で、離陸直後に管制官より7000FTや9000FTを維持するよう指示されている。管制官の当該指示失念により他のトラフィックと接近する可能性や、離陸時に設定している高度を大きく変更する操縦を余儀なくされていることを踏まえて、管制承認発出時には一律に低い高度を指示し、離陸後に管制官が交通流の状況を見ながら高い高度を指示することで、管制官、操縦士ともにより安全に寄与する対応が取れると考える。	新規要請
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】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
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】深夜時間帯の南風運用時における進入方式をVOR A進入方式に替えてLDA Y 22を利用したRWY22への着陸が優先される着陸滑走路であることを公示すること	VOR A進入方式に続くRWY16Lへの着陸は重大インシデントの発生、江東区及び品川区への騒音被害が報告されるなど不具合が多いことから、LDA Y 22進入方式を利用したRWY22への着陸が優先される着陸滑走路とすることが望ましい。なお、地域共生のため関連自治体と独自に話し合いを開始していることを付け加えておく。	2022年度より要請。一部文言変更
E07	11	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本	【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 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。	2018年度より要請
E07	12	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本	【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。	2018年度より要請
E07	13	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本	【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	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】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かかわらず、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
E07	15	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
E07	16	首都圏空港機能強化および関東空域	B	継続	本	【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	17	首都圏空港機能強化および関東空域	A	継続	本東空	【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 ）。	2023年より要請
E08	1	三沢空港	B	継続	本	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。	2018年度より要請
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。	2022年度より要請
E09	2	新潟空港	A	新規	本東	MOKBA2 DEPARTUREにおけるNAEBA at or above FL200の高度制限を撤廃すること	FL200の高度制限は航空機の性能上遵守することが難しいことに加え、特にQ400等はFL200より低高度の方が航空機の性能も適切に発揮される。そのため、離陸後に低高度での飛行を要求する可能性があるが、要求が受領されないことも鑑み計画段階における適切な燃料管理が出来ない等、運航者にとって負荷の高い運用となっているため。	新規要請
E10	1	中部空港	B	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。	2017年度より要請
E11	1	大阪空港	A	継続	本大	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かかわらず、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。	2010年度より要請

E11	2	大阪空港	A	継続	本大空	RWY14L/R運用時の対面交通問題を解消すること	RWY14運用時出発機の優先飛行経路が離陸後直線飛行を行う経路となっているため、対面交通の大きなスレットとなっている。また、現状RWY14運用時には到着機に係る処理能力が低下するため、カーフェューを守れない航空機が発生する可能性が増大し、結果的に空港の運用延長、進入復行機やダイバート機等による夜間時間帯の騒音の拡大につながっている。 上記の実情をまずは関係自治体に対し説明を行った上で、優先飛行経路の見直しやRWY14に対する新たな進入方式の設定について議論していただきたい。	2023年度より要請。本省は新規要請
E11	3	大阪空港	A	継続	本大	夜間の混雑解消について対策すること	20時前後の最終便到着時間帯の混雑による慢性的な空中待機の解消に向けて対策を講じていただきたい。	2023年度より要請。本省は新規要請
E11	4	大阪空港	A	継続	本大	ILS RWY32LのGSIAの引き上げを行うこと	小型機同士の巡航高度の適正化による衝突可能性回避並びに大型機とのRAのスレットを軽減するため、ILS RWY32L GSIAの4000FTへの引き上げを講じていただきたい。	2023年度より要請。本省は新規要請
E12	1	関西国際空港	A	継続	本大	関西エリアにおける騒音規制の緩和及び空域を開放すること。	航空機の性能向上により、開港時に比べて明らかに航空機騒音は低減している。かつ、関西空港は2025年までに年間30万回への発着枠増加、神戸空港は一日の最大発着回数を120回への増加が検討されている。両空港の発着枠増加に対応して関西空港離着陸機、神戸空港離着陸機、大阪空港離着陸機の騒音規制を緩和していただきたい。 また、関西空港と神戸空港の発着枠増加を行う場合には、上記に加え飛行可能エリア制限の大幅な緩和が、関西空域の安全に運用を行える必須の条件として「関西空域における飛行経路技術検討委員会」へ申し入れ等を行っていただきたい。	2023年度より要請。本省は新規要請
E13	1	神戸空港	A	新規	本大	復行時の指示高度について事前に認識できる仕組みを作ること	現在RWY09の進入復行方式のAIP公示高度は3000FTであるが、関西空港の離着陸機の関係上、実運用では復行時1500FTを指示する運用が行われている。高度の指示が公示された進入復行の高度よりも低く、かつ進入復行機に対して1500FTという低い高度を指示する事は不安全要素が多く、実際に指示に従えないケース発生している。普段乗り入れのない航空機も飛来することを鑑み、例えばAIPの神戸空港関連の項に、復行時に通常指示される高度が1500FTであることを事前に認識できるような仕組みを作っていただきたい。	2008年度より要請
E14	1	但馬空港	B	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。	2022年度より要請
E15	1	八尾空港	B	継続	本大	ATISの運用開始をすること	ヘリコプターや小型飛行機の交通量(連続離着陸の訓練を含む)の多さを鑑み、定期便就航の有無に関わらずATIS運用を実施していただきたい。過去の回答から、IFR取扱機数を基準にATISの運用可否を判断しているとのことであったが、八尾空港は地方空港の総発着数を超えるような機数でVFR機の管制業務を行っている。その特殊性を考慮しATISを運用開始することで、少しでも運航者・管制官の負担軽減が見込まれ安全担保に寄与するため。	2017年度より要請

E16	1	岡山空港	B	継続	本	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。	2018年度より要請
E17	1	熊本空港	A	継続	本大	Traffic Patern 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。	2022年度より要請
E18	1	鹿児島空港	A	新規	本大空	RWY34にLPVやRNPによる進入方式を新たに設定すること	以前より報告されているGSの揺らぎが未だ完全な解消に至っていない現状の打開策として、GSを用いない進入方式を新たに設定していただきたい。	新規要請
E19	1	奄美空港	B	継続	本	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。	2011年度より要請
E20	1	那覇空港	B	継続	本	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ー回避等への対応を非常に困難にする不安全要素であるため。	2009年度より要請
E21	1	与那国空港	A	継続	本	RNP AR 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。近年、全国的にRNP AR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 AR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 AR進入の設定をしていただきたい。	2018年度より要請
E22	1	宮古空港	B	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	125.0MHz、120.3MHzなど先島アプローチで使用される周波数に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。	2021年度より要請