

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	東京国際空港 (C.空港関連)	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
M01	2	東京国際空港 (C.空港関連)	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
M01	3	東京国際空港 (C.空港関連)	-	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
M01	4	新千歳空港 (C.空港関連)	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
M01	5	東京国際空港 (C.空港関連)	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
M01	6	東京国際空港 (C.空港関連)	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
M01	7	東京国際空港 (C.空港関連)	-	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	8	東京国際空港 (C.空港関連)	-	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
M01	9	東京国際空港 (C.空港関連)	-	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(GAT 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
M01	10	東京国際空港 (C.空港関連)	-	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、検討の参考にしたい。	2023年度より要請。文言を追加
M02	1	軍事空域 (E.空域管制関連)	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
M02	2	ATCコミュニケーション (E.空域管制関連)	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
M02	3	各空港 (E.空域管制関連)	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	各空港 (E.空域管制関連)	B	継続	本東 大空	(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リ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	
M02	5	首都圏空港機能強化および 関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	6	首都圏空港機能強化および 関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	7	成田国際空港 (E.空域管制関連)	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

M02	8	首都圏空港機能強化および関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	9	首都圏空港機能強化および関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	10	首都圏空港機能強化および関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	15	首都圏空港機能強化および関東空域 (E.空域管制関連)	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
M02	11	庄内空港 (E.空域管制関連)	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
M02	12	新潟空港 (E.空域管制関連)	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

M03	1	自動運転車 (I.グランドハンドリング関連)	B	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 (I.グランドハンドリング関連)	B	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 (I.グランドハンドリング関連)	B	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しての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 (I.グランドハンドリング関連)	A	継続	本東空	受託手荷物取り忘れ事象を減少させるため、T1ターミナルビル到着階の出口導線を人間工学の見地を取り入れたレイアウトに変更すること	T1ターミナルビル到着階の出口導線は複雑なレイアウトになっており、荷物を取り忘れた旅客が手荷物受け取りエリアへ入ろうとする事象が連日発生している。そこで、出口導線について受託手荷物無しの導線を狭くする、フラッパーゲートをターンテーブルが見える階段下に設けるなど、人間工学の見地を取り入れたレイアウトに変更すること。それによって受託荷物の受け取り忘れ事象が改善し、旅客に対するサービス向上と空港スタッフの負担軽減に繋がることが大いに期待される。	文言を変更
M03	5	東京国際空港 (I.グランドハンドリング関連)	A	継続	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、改修すること	トーイングカーで牽引作業をして走行する時には、トーパーのシアー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。 (2023年東京空港長回答で一部改修と回答であったが、残りの改修が未実施のため)	