

E01	1	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	2	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	3	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	4	軍事空域	HP	-	継続	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。	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。	継続要請
E01	5	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	6	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	7	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	8	軍事空域	本	A	継続	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島にレーダーを設置、不可能であればADS-Bを設置しレーダー管制業務を提供することで高度変更にも柔軟に対応できるようにしていただきたい。	継続要請。文言を修正
E01	9	軍事空域	HP	-	継続	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があるため。	継続要請
E01	10	軍事空域	HP	-	継続	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。	継続要請
E01	11	軍事空域	本	A	継続	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。	継続要請

E01	12	軍事空域	本	A	新規	三沢制限空域を悪天時は開放すること	悪天回避時の障害となっているため。	新規要請
E02	1	管制方式基準	HP	-	継続	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未滿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にしていただきたい。	継続要請
E03	1	ATCコミュニケーション	HP	-	継続	Lost Communication Procedureを見直すこと	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。	継続要請
E03	2	ATCコミュニケーション	HP	-	継続	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。	継続要請
E03	3	ATCコミュニケーション	本	A	継続	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
E03	4	ATCコミュニケーション	東	-	継続	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。また、2024年要請時において「文章で回答予定」との返答だったが未だに返答をいただけていないため、回答をいただきたい。	継続要請。文言を追加
E04	1	ATM	HP	-	継続	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。	継続要請
E04	2	ATM	HP	-	継続	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、交通流管理を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、交信速度の高速化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。	継続要請
E05	1	航空路	HP	-	継続	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、特に悪天候時においては、MEA未滿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。	継続要請
E05	2	航空路	HP	-	継続	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。	継続要請
E05	3	航空路	本	A	継続	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、SAMBO/SADVO、YOSEI/YOTEI、IGNOT/IRNOK 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。	継続要請

E05	4	航空路	本	A	継続	管制部再編完了後にレビューを行い、把握した課題をあきらかにすること その課題に対する対応スケジュールを明らかにすること	・取扱い機数増加に対応するためとはいえ、航空機の効率的な運航に即していない制限に加え、気象条件によっては順守できない高度制限の付加等、上下分離に伴う高度制限が増加したことに伴う安全性が低下(スレッドが増加)しているため。 ・上下分離された空域で高度変更をした場合、下記理由により相互の安全性低下の要因となっているため。 ①周波数移管に伴う管制官及び運航者のワークロード増加 ②悪天回避時などに調整先が複数に及ぶことによる管制官のワークロード増加 ③上記②の理由により、運航者は管制官に対し迅速な対応を期待できず、気流の擾乱がある高度帯から速やかな離脱が行えない	継続要請。文言を修正
E05	5	航空路	本	A	継続	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。	継続要請
E05	6	航空路	本	A	新規	133.85MHzのRCAG(遠隔管制通信施設)を整備すること	当該周波数は担当空域が広大で、管制官は多数(繁忙時20～25機程度)の航空機を処理しなければならない。当該空域が使用するRCAGサイトは加世田・今の山・清水の3つであるが、空域の西側は加世田サイトのみ、東側は約FL250以下は今の山と清水サイトしか届かない状況である。そのため、担当管制官は実質2つの周波数を使い分けるのと同様の対応を行わなければならない、東西両側から同時に複数の航空機から呼び込まれた際は優先順位を判断した上で順次対応することとなるため、場合によっては航空機からの呼び込みへの応答が遅れてしまうことがある。このような環境下では、万が一管制下機が緊急事態の際速やかに対応することができない等安全が担保されない現状があることから、早急にRCAGを整備し航空機との通信設定がスムーズに行えるようにしていただきたい。	新規要請
E05	7	航空路	本	A	新規	低高度において無線音声が届きにくい場所があるため解消すること	【南日本】 ①エリア:YKE-RURIK間 周波数:132.35 サイト:奄美 高度:FL250 below ②エリア:航空路A590、TUNTO付近 周波数:123.9 サイト:久米島又は石垣 高度:高高度 ③エリア:航空路A590付近、RYUKI～BIXAKの周辺 周波数:132.3 サイト:奄美又は加世田 高度:高高度 ④エリア:航空路A1、RUSAR西側 周波数:127.5 サイト:奄美 高度:FL320以下 ⑤エリア:航空路A1、DONKY北東側 周波数:135.3 サイト:加世田 高度:高高度 ※サブ送信サイトの今の山(四国)だと届く ⑤沖縄本島周辺 周波数:132.3 サイト:奄美・那覇 高度:不明 【西日本】 ①エリア:WASYU付近(RJOB-RJOAの間) 周波数:132.5 サイト:岩国／三郡山 高度:低高度 ②エリア:SALTY付近(RJOM近辺) 周波数:135.65 サイト:岩国／三郡山 高度:低高度 ③エリア:若狭湾近辺 周波数:133.8 サイト:三国山 高度:低高度 ④エリア:KUE周辺 周波数:133.15 サイト:三群山 高度:高高度 ⑤エリア:HGE-OYE間 周波数:133.15 サイト:平田 高度:高低関わらず 【東日本】 ①エリア:成田から羽田 周波数:120.5 サイト:不明 高度:10,000ft台 ②エリア:名古屋から河和周辺 周波数:133.5 サイト:不明 高度:不明 ③串本から東 周波数:125.9 サイト:不明 高度:不明 【北日本】 ①エリア:GTC周辺陸地 周波数:120.75 サイト:能登・横津岳 高度:FL335付近 【洋上】 ①エリア:RDR空域入域時のASTER付近 周波数:128.2 サイト:上品山・いわき 高度:不明(入域機に影響あり) ②エリア:羽田、成田から洋上出域する前 周波数:133.6 サイト:不明 高度:不明	新規要請

E05	8	航空路(洋上管制)	本	A	新規	衛星システムを用いたCPDLC障害発生時に、適切な間隔が確保されるための十分な体制をとること	近年CPDLC使用前提で管制間隔が短縮される一方で、CPDLCや衛星システム障害発生時においてHF職員数が限られている等対応が不十分であることから、HF職員数の増加やHFデータリンクを用いたCPDLC運用へ切替える等、十分なバックアップ体制を構築していただきたい。	新規要請
E05	9	稚内、紋別エリア	本	A	継続	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していただきたい。	継続要請。文言を追加。参考文献:ASN59-04
E06	1	各空港	本	A	継続	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클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していただきたい。	継続要請
E06	2	各空港	HP	-	継続	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。 ・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	継続要請
E06	3	各空港	HP	-	継続	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3,200m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 (https://jfas-sky.jp/cms_202210/wp-content/uploads/2023/03/ASN57-05-OPS-OF-GP-HOLDLINE.pdf)。	継続要請
E06	4	各空港	本	A	継続	使用滑走路の要求をDCLで可能とする等システムを改善すること	DCLの運用が拡がっている一方、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。	継続要請
E06	5	各空港(レディオ空港、リモート空港)	本 東大	A	新規	管制空港への移行や要員配置が適切に行われること	近年全国各地の空港における航空機(IFR機、VFR機、軍用機)の取扱い機数が、著しく増加している。この様な中、管制空港への移行が適切に判断されていない、または運航情報官一人当たりの業務量が安全が確実に担保される量を超えつつあるにも関わらず、さらなる業務集約による一人当たりの業務負荷増が行われようとしている。そのため、現レディオ空港・リモート空港の状況を確実に把握した上での管制空港への移行の検討、及び一人当たりの業務量を精査したことによる適切な要員配置が必須である。	新規要請
E07	1	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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。	継続要請
E07	2	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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。	継続要請

E07	3	首都圏空港機能強化および関東空域	東空	-	新規	【成田空港】カーフェュー明け滑走路・進入方式等に係るATISを2000zから流すこと	風向風速や視程等天候に懸念がある際、使用滑走路や進入方式等進入に係る情報を早い段階で把握できることで、入念なブリーフィングを行うことが出来、安全運航に集中できるため。	新規要請
E07	4	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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程度へ変更していただきたい。	継続要請
E07	5	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	継続	【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。なお、昨年要請時において東京航空局から「今後、成田空港事務所及び本省と検討していきたい」との答弁をいただいていることから、検討結果または経過報告をいただきたい。	継続要請。一部、文言を修正
E07	6	首都圏空港機能強化および関東空域	空	-	継続	【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。	継続要請
E07	7	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	継続	【成田空港】管制承認発出段階において、一律7,000ftのSDC(管制承認)とすること	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7,000ftや9,000ft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。また、昨年要請時において「本省と調整していきたい」との回答だったため、調整結果または経過報告をいただきたい。	継続要請。一部、文言を修正
E07	8	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	継続	【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 RWY22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、航空安全会議では地域共生のため関連自治体と独自に話し合いを実施している。	継続要請。一部、文言を修正
E07	9	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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、過去に2度の重大インシデントが発生していること、また毎年多くの進入復行(GoAround)が発生しているため。	継続要請。一部、文言を修正
E07	10	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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。	継続要請
E07	11	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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)	継続要請

E07	12	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	新規	【羽田空港】RWY16R/LのRNPによる3.45度の進入方式を3.2度の進入方式へ変更すること	3.45度の進入角による進入方式はThreatが大きく、本邦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、不安安全との声が非常に多く挙がっている。また、公示された進入方式を遵守する外航のパイロットにとっては、非常にリスクが大きい運航方式である。加えて、当該進入方式ではかえって騒音が拡大している現状がある。これらを踏まえ、騒音軽減及び安全運航の影響いずれも最大限考慮するという観点から、ICAO CAEP (Committee on Aviation Environment Protection)での議論やICAO Doc.10177の国際基準に基づき、3.2度の進入角度による進入方式を採用することが最適である。	新規要請
E07	13	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	新規	【羽田空港】航空機の不具合によりGNSSを利用した進入方式が不可能となった航空機が、速やかにILS進入方式へ移行できるよう方式を導入すること	GNSS Jamming/Spoofingの世界的影響から飛行中にRNP進入方式が実施不可となる航空機が増大しているが、現在のRWY16L/R進入方式は経路と高度のプロファイルが異なるRNP進入方式とILS進入方式の2式となっているため、RNP16運用中にGNSS不具合となった場合、過密な交通流下では速やかにILS進入方式へ移行することができない。過密な交通流の維持と安全運航の両立を図るため、進入角3.2度のRNP進入方式と同じく3.2度のILS進入方式による同時平行進入/Overlay方式を導入し、RNP進入方式が不可の航空機が速やかにILS進入方式への移行ができる環境を整えていただきたい。	新規要請
E07	14	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【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。	継続要請
E07	15	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【羽田空港】LDA APPI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 APPIは将来的に廃止とする方向性を明示すること	ICAO AnnexI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 APPIに変わるAPP方式の設定に変更すること。またLDA APPI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
E07	16	首都圏空港機能強化および関東空域	本	A	継続	【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(LOC/GP) must be operating.」に変更していただきたい。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。なお、この件に関連して千葉県庁に確認したところ、「この課題について論点を確認したうえで、解決策を提示する主体は航空局である」との回答を得ており、地元自治体及び地域住民への説明責任は航空局側にあることを申し伝えらると共に、課題解決のために航空安全会議として最大限協力する用意があることを表明する。	継続要請。文言を追加
E07	17	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	継続	【羽田空港】ILS進入で高度確認するため、滑走路末端から5NM付近に高度確認出来るポイントを公示すること	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FAFI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付近にグライドスロープ上の通過高度を確認出来るポイントを公示することで、上記不具合は解消される。	2023年度より要請。参考文献：ASN57-03
E07	18	首都圏空港機能強化および関東空域	HP	-	継続	【羽田空港】AIPの表示内容はパイロットに対する注意喚起に極めて有効である点を考慮し、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API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	進入・出発方式に記載されている最高障害物をブリーフィングで言及する航空会社があるなど、特に不慣れな海外パイロットにとって、APIに障害物が表示されていることは注意喚起の点で極めて有効である。この観点に基づき、東京タワー及びスカイツリーを空港周辺の障害物としてAIPの以下のページに記載すること。 <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
E07	19	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	継続	【羽田空港】RWY34R 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、250kt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。さらには、離陸上昇経路直下でPCA(特別管制空域、下限高度700ft)ギリギリを飛行するVFR機との間隔が近いパイロットが迂回操作を実施するなど、狭隘な空域における低高度での加速は安全上の懸念が大きい。	継続要請。文言を追加。

E07	20	首都圏空港機能強化および関東空域	本東空	A	新規	【羽田空港】SIDにおけるWELDA等の高度制限を見直すこと	WELDA、ROVER、TAURAなどの高度制限は欧米路線等の重重量に対応出来ていないため、高度制限の見直しやWPTの移設などの対応が急務である。	新規要請
E08	1	三沢空港	HP	-	継続	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。	継続要請
E08	2	三沢空港	本東	A	新規	対空通信の音質を向上すること	低音質による管制官及び運航者間の通信回数の増加及び管制指示に係る齟齬をなくすため。	新規要請
E09	1	庄内空港	HP	-	継続	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。	継続要請
E10	1	中部空港	本大空	A	継続	調整すること無くCARDSを11,000ft程度で通過できるようにすること	NATCH付近は特に夏季において積乱雲が発生し航空機の安全運航に影響があることから、降下を遅らせる航空機が多数存在する。そのため、管制の現場ではCARDSを11,000ft程度で通過するための調整が恒常的に発生する等、業務負荷が増大しているという現状がある。周辺の空域や経路の見直しを行い、航空機及び管制双方にとってより容易に安全が確保されるようにしていただきたい。	文言変更
E11	1	静岡空港	本東	A	新規	レディオ空港から管制空港へ移行すること	近年IFR機(国内外)及びVFR機の航空交通量急増に伴い混雑時は長時間の待機が発生、またその様な状況下においても効率性が求められることから、運航者側へ迅速かつ余分な遅延をも生じさせない運航を促すこととなり、結果不安全な運航を助長してしまっているため。	新規要請
E12	1	大阪国際空港	本大空	A	継続	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。	継続要請
E12	2	大阪国際空港	本大	A	継続	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。	継続要請
E12	3	大阪国際空港	本大	A	継続	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4,000ftへの引き上げを講じていただきたい。	継続要請
E12	4	大阪国際空港	本大	A	継続	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」の内容を見直すこと	AIC 053/09のうち、滑走路警戒灯の常時点灯は滑走路誤進入対策として有効であることから、対策を継続すると共に日本における共通の運用として拡大させることが望ましい。路面標識は、パイロットの視界に入りにくいいため視覚効果は薄く、廃止が適当である。さらに「Hold Short of Stop Line」の運用は、パイロット及び管制官へのアンケート結果において約84%が「ICAO推奨の用語が望ましい」と回答しており、こちらも廃止するのが適当である。	継続要請。文言を追加。参考文献：ASN59-05
E13	1	関西国際空港	本大	A	継続	関西空域再編による飛行経路について評価と見直しを実施すること	関西空港は2025年3月に年間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回への増加させるために関西空域再編を行った。今回の設定された飛行経路や管制運用について評価を行い、改善が必要な部分について変更を含めた見直しを実施していただきたい。また飛行経路や運用の見直しにあつては、関西空港事務所の管制官や関西空港株式会社、関西空域内の空港に就航する運航者の意見を聞いていただきたい。	継続要請。文言を変更

E14	1	但馬空港	HP	-	継続	RNAV非適合機が飛行可能なIAPを設定すること	RNAV非適合機が飛行可能なLOC RWY01進入を設定していただきたい。	継続要請
E15	1	八尾空港	HP	-	継続	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。	継続要請
E16	1	岡山空港	本大	A	継続	ATISの運用開始をすること	2025年3月に関西空域再編が行われ、121.2MHz周波数においては空域拡大および神戸空港の到着機も受け持つことから業務負担が高まっている。また、岡山空港において外航機も増便されている。ATISの開始によりパイロットおよび管制官の負担軽減(交信量削減)につながるため。	継続要請。文言を追加
E17	1	高松空港	本大	A	新規	RWY08に現行より最低降下高度が低くなる進入方式(APV進入方式等)を設定すること	空港が山間部にあり霧が深くなることが多く、ダイバート発生率も高い状況にある。就航率及び安全性向上のため、RWY08に現行より最低降下高度が低くなる進入方式(APV進入方式等)を設定してほしい。	新規要請
E18	1	熊本空港	大	-	継続	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。 2024年の大阪局要請において変更を検討する旨回答があったため、検討の結果をお聞かせ願いたい。	継続要請。文言を追加
E19	1	鹿児島空港	本大空	A	継続	RWY34にLPV以外のRNP進入方式を設定すること	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に加え、就航機材の多くはLPV対応機種が少ないことから、GSを用いないかつLPV以外のRNP進入方式を新たに設定していただきたい。	2024年度より要請。文言変更
E19	2	鹿児島空港	本大空	A	新規	RWY16側に低視程気象条件下でも利用可能となるDA、MDAを設定した進入方式の設定すること	RWY16運用時の低視程かつ南風環境下では、到着機はRWY34をリクエストすることが多く、その調整に係る管制官の負担が大きい。また悪天候の中のRWY Changeなど管制官・パイロットへのスレットが多く不安全事象発生リスクが大きい。安全かつ効率的な航空交通のため悪天候でも利用可能となる進入方式を設定していただきたい。	新規要請
E19	3	鹿児島空港	本大空	A	新規	マルチラテレーションを導入すること	鹿児島空港は標高が高く地形特性上、霧が発生しやすい。低視程下において管制塔からは地上走行する航空機や車両の交通状況の把握が困難である。Rwy Incursion防止のため、空港面の航空機の位置を監視する二次レーダシステムの導入を検討していただきたい。	新規要請
E19	4	鹿児島空港	空	-	継続	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
E20	1	宮崎空港	大空	A	新規	空港周辺にあるレーダー業務に支障となる樹木や物件の調査等すること	レーダー画面におけるターゲットの映りが悪く、MVA以上で飛行している小型機がRadar Contact Lostすることがある。当該事象は空港南東側の樹木が干渉していることが理由と考えられるため、まずは周辺の調査を速やかに実施し上記事象の原因を究明していただきたい。	新規要請
E21	1	奄美空港	本	A	継続	リモートレディオ空港から管制空港へ移行すること	混雑時間帯はIFR機だけでなく自衛隊や米軍機等のVFR機も多くTrafficが錯綜している、またリモートレディオ空港にも関わらず管制空港の様な運用をしているため責任の所在が不明確であることから、管制空港にしたい。	文言変更

E22	1	那覇空港	HP	-	継続	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等への対応を非常に困難にする不安全要素であるため。	継続要請
E23	1	与那国空港	本	A	継続	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。 2024年要請時において「PBN検討計画」に盛り込まれており、事業者側の整備状況に合わせて導入時期を検討していきたい」との回答を頂いているため、検討結果を教えていただきたい。	継続要請。文言を追加
E24	1	宮古空港	HP	-	継続	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していただきたい。	継続要請
E25	1	石垣空港	本	A	新規	緊急周波数を適切に使用するよう周知すること	121.5MHzにおいて中国語と思われる言語による通信が頻繁にあり、航空機または管制において緊急事態が発生し当該周波数を使用したい際に使用することができず、安全運航に支障をきたす可能性が非常に高い。関係省庁を通じ、当該周波数を必要な時機のみに使用するよう周知していただきたい。	新規要請