

区分番号	要請番号	区分	要請先	取扱	新規・継続	要請事項	要請理由	備考
N01	1	東京国際空港の空港CDM (A. 航空行政関連)	本東空	A	新規	東京国際空港での空港CDMについて、関係者間の連携を見直し、空港機能の維持・向上に資するものとする	2024年7月6日、8月7日の羽田空港における落雷発生時、地上作業が長時間にわたって中断したため、多くの便で欠航や目的地変更が発生した。そのような中、空港では出発機が作業中断により出発できないままSPOTで天候回復を待つ一方で、到着機が続々と着陸してきたため、誘導路上で身動きがとれなくなった航空機で飛行場場面が到着機で溢れかえる事態となった。その結果、国内線の到着機がターミナルにSPOT INできたのが日付を越えた翌午前4時過ぎといった事態も発生した。 このように、夏季の雷雨時において着陸後の航空機が長時間に渡って地上滞留するケースが毎年発生しているが、一向に改善が見られないどころか毎年悪化傾向にある。この原因として「空港運営」「航空交通管制機関」「航空会社」三者の連携に課題があることは明白である。単なる形式的なColaborative Decision Making (CDM)の導入だけでは完全に不足していることを念頭に、諸外国の大規模空港における空港CDMを研究するなど連携方法を根本から見直すことが急務である。	新規要請
N02	1	東京国際空港 (C. 空港関連)	本空	A	新規	RWSLの設置に関する考え方	いわゆる「中間取りまとめ」の答申を受けてRWY34RにRWSLの設置が進められているが、RWSLは本来、横断する航空機がいる滑走路に取り付けられるものであって、RWY34Rに設置することは本来の目的と異なる。運航するパイロットの視点から見るとRWSLは目的外使用であって、費用対効果は極めて低い。RWY34Rにおいて滑走路誤進入防止を目的に視覚効果を考慮した航空灯火で有効なものとして「滑走路警戒灯(Runway Guard Lights = RGL)」 Configuration B = 埋め込み型」の新設や海外で実施されている「RGL Configuration A = 自立型」の常時点灯、二重化、高輝度化等が候補として挙げられる。	新規要請。参考文献: ASN58-08
N02	2	東京国際空港 (C. 空港関連)	本空	A	新規	RWSLの設置に関する考え方	RWY34RはDisplaced ThresholdのためC1 TWYから滑走路に進入した部分はALSが埋設されている。従って、C1 TWYにTake Hold Lights (THL)を設置しても視覚効果は全くない(同じ赤色灯火によってTHLは全く目立たない)。従って、C1 TWY近傍にTHLを設置することは「予算の無駄遣い」そのものである。	新規要請
N02	3	東京国際空港 (C. 空港関連)	本空	A	新規	RWSLの設置に関する考え方	THLとRunway Entrance Lights (REL)の組み合わせであるRWSLは、RWY34Rに先行して滑走路を横断する航空機が頻繁にあるRWY34Lへ導入すること。現行のVMSIは視覚効果が低く、本来の目的を果たせていない。 RWY34RにRWSL (REL)を導入しようとするならば、THLとRELの組み合わせである本来のRWSLをRWY34Lへ導入した後、適切なリスク評価を実施して有効性を確認する必要がある。現場の意見を取り入れない無秩序な航空灯火の設置は、国家予算の著しい「無駄遣い」であることを強く認識すべきである。	新規要請
N02	4	東京国際空港 (C. 空港関連)	東空	-	継続	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

N02	5	東京国際空港 (C.空港関連)	東空	-	継続	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
N02	6	東京国際空港 (C.空港関連)	東空	-	継続	RWY16Rの風向灯移設	RWY16Rの風向灯移設がL13近傍へ移設することを提案しているが、進捗状況についてうかがいたい。また、既存の風向灯の存続・廃止に関する方向性についてお聞かせ頂きたい。	2022年度より要請。文言を変更
N02	7	東京国際空港 (C.空港関連)	東空	-	新規	誘導案内灯の設置	H TWY(東向き)からR TWYへ地上走行する経路は、SPOT600番台、700番台への到着経路としての利用が多だけでなく、RWY05の出発経路としても頻りに利用されることから、H TWYからR TWYへ右旋回の確実な方向が求められる。この周辺は下り坂となっていることもあって、より多くの視覚情報が求められることから誘導案内灯を設置すること。	新規要請
N02	8	東京国際空港 (C.空港関連)	東空	-	新規	誘導路末端灯の設置	71番-73番ゲートからH2 TWYを経由してG TWYを走行する際、夜間は誘導路中心線灯のみで視覚援助施設が不足していることから非常に分かりづらい。前項で説明したようにH→R TWYの走行ニーズが多いことと合わせて、G、H、H2、R TWYに囲まれた箇所誘導路末端灯を設置すること。	新規要請
N02	9	東京国際空港 (C.空港関連)	東空	-	継続	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
N03	1	成田国際空港 (E.空域管制関連)	本東空	A	継続	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
N03	2	成田国際空港 (E.空域管制関連)	空	-	継続	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

N03	3	成田国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	継続	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
N03	4	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	継続	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
N03	5	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	新規	RWY16R/LのRNPI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
N03	6	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	新規	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
N03	7	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	継続	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
N03	8	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	継続	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。	継続要請
N03	9	東京国際空港 (E.空域管制関連)	本 東 空	A	新規	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量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

N04	1	保安全般 (H. 保安関連)	本 空	A	継続	保安検査責任主体の空港管理者への変更を遅滞なく実施し、不具合が生じないよう適切に管理監督すること	2023年6月に開催された「保安検査に関する有識者会議」において保安検査の責任主体変更の方向性が示されたが、我々としても航空保安強化に寄与するものと捉えている。令和7年度以降とされている責任主体の変更を確実に遂行し、変更に伴う不具合が生じないよう適切に管理監督するようお願いしたい。	継続要請
N04	2	保安全般 (H. 保安関連)	本 空	A	継続	空港やレーン毎に保安検査などの運用が異なることで、保安体制の不信感につながらぬよう、利用者に対して航空保安に関する情報を積極的に周知し理解促進を図ること	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わかりやすく、完全に理解している者は少ないのが現状である。また保安検査や保安基準の運用が空港やレーン毎に違うことがありは、例え機器性能の差に起因するものであっても、知らない者にとっては保安体制に対する不信感につながっていることがある。関係者が役割を認識し、協力しながら保安体制を維持する為にも旅客ならびに空港で働く全従業員に対してわかりやすい情報提供と周知が必要である。 <業務実施時に確認できる空港での運用上の違い> ・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⇄事務所、Ship⇄ロビーなど)の可否	継続要請。一部 文言変更
N05	1	自動運転車 (I.グランドハンドリング関連)	東 空	-	継続	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。	継続要請
N05	2	貨物・郵便物の安全性 (I.グランドハンドリング関連)	東 空	-	継続	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、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いるが、日々進化していく貨物・郵便物の安全輸送について、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。特に運送会社、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活動が必要である。	継続要請
N05	3	貨物・郵便物の安全性 (I.グランドハンドリング関連)	東 空	-	継続	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	航空輸送に係る荷主に対して危険物輸送のルールをわかり易くしたが、現場では貨物・郵便物共に無申告危険物が見つかっている。	継続要請
N05	4	東京国際空港 (I.グランドハンドリング関連)	本 東 空	A	継続	手荷物を預けている・いないに関わらず、旅客出口導線を一箇所に施設構造を変更すること	旅客出口を手荷物受け取りエリア一箇所に変更することで、手荷物の受け取り忘れ事象が改善し旅客及び旅客職員の負担軽減に繋がる。現在、到着ロビーは荷物の有無で旅客導線が違ふ為に荷物を取り忘れた旅客が手荷物受け取りエリアへ再入場してくる事象が1日10件以上発生しており、旅客職員の作業に支障が出ている。2024年度に手荷物の無い旅客出口にフラッパーゲートが設置されたが、発生件数は変わっていない。	継続要請
N05	5	東京国際空港 (I.グランドハンドリング関連)	空	-	新規	増設される第一ターミナル(30番台付近)及び第二ターミナル(400番台付近)エリアに、各社共用で使用出来るランプサイド休憩所を新設すること	便間に風雨や気温差を凌げるだけでなく、夏場の熱中症対策や落雷発生時の緊急避難場所としての役割を担うことが出来る共用休憩所の新設は必須である。 ・福岡空港では2025年1月から16番SPOT付近のランプサイドに休憩所を新設、成田空港では夏場限定(8月~9月)でコンテナトレーラーハウスを設置して熱中症対策に役立っているなど、民間管理空港において対策が講じられていることを参考に、東京国際空港でも対策をお願いしたい。	新規要請