

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
M01	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
M02	1	空港全般 (C. 空港関連)	東大	-	継続	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。	2023年度より要請。参考文献：ASN57-04
M02	2	空港全般 (C. 空港関連)	東大	-	継続	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前提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
M02	3	空港全般 (C. 空港関連)	東大	-	継続	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
M02	4	空港全般 (C. 空港関連)	東大	-	継続	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
M02	5	空港全般 (C. 空港関連)	東大	-	継続	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

M02	6	新千歳空港 (C. 空港関連)	東空	-	継続	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
M02	7	丘珠空港(札幌飛行場) (C. 空港関連)	東	-	新規	誘導案内灯の通年設置	冬期期間における円滑な除雪作業を目的とした誘導案内灯の長期取り外しが常態化している実態がある。空港拡張の計画が進んだ場合、滑走路誤進入などの不安全事象が懸念されることもあるため、他空港と同様に誘導案内灯を取り外すことなく除雪作業を実施する工程へ見直す必要がある。	新規要請
M02	8	丘珠空港(札幌飛行場) (C. 空港関連)	東	-	新規	滑走路延長事業の進捗状況について	札幌市が滑走路延長を検討していることは承知している。ALSの設置やRESAの適切な確保方法など、航空安全確保の観点で札幌市と情報交換を実施する必要があることから、現在の進捗状況について航空局として把握している内容をご教示いただきたい。	新規要請
M02	9	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
M02	10	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
M02	11	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、現存の風向灯の存続・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
M02	12	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いだけでなく、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
M02	13	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に囲まれた箇所に誘導路末端灯を設置すること。	新規要請
M02	14	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
M02	15	東京国際空港 (C. 空港関連)	東	-	継続	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、検討の参考にしてください。	2023年度より要請。文言を追加

M03	1	ATCコミュニケーション (E. 空域管制関連)	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
M03	2	各空港(レディオ空港、リモート空港) (E. 空域管制関連)	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
M03	3	成田国際空港 (E. 空域管制関連)	東空	-	新規	カーフュー明け滑走路・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、入念なブリーションを行うことが出来、安全運航に集中できるため。	新規要請
M03	4	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
M03	5	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
M03	6	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
M03	7	東京国際空港 (E. 空域管制関連)	本東空	A	新規	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
M03	8	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

M03	9	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真横までにて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
M03	10	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
M03	11	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
M03	12	三沢空港 (E.空域管制関連)	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
M03	13	静岡空港 (E.空域管制関連)	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
M04	1	テロ対策 (H.保安関連)	本東	A	継続	航空機に対するサイバーテロを脅威として認識し、必要な研究ならびに攻撃に備えた対策と訓練を行うこと	航空輸送へのサイバーテロの対象はATMや航空会社のシステムだけではない。現代の航空機はFMS(Flight Management System)などシステムの多くがコンピューター制御となっており、インターネットなど外部と接続できる環境も備えていることから、侵入される可能性がないとは言えない。また無線電話も電波ジャックなどの可能性がないとは言いきれない。しかしながら、運航乗務員は航空機システムのハッキング等を想定した訓練等は行われてない。最悪に備えた対策が必要であると考ええる。	継続要請。一部 文言変更
M04	2	テロ対策 (H.保安関連)	東	-	継続	内部脅威(Insider Threat)を脅威として認識し、SecurityCulture(保安に関する意識向上)の醸成を積極的に図るなど必要な対策を講じること	航空業界全体で積極的なセキュリティ文化(SecurityCulture)を確立することが、内部脅威を軽減し、効果的で強固なセキュリティ成果を実現するために必要である。ステークホルダーのセキュリティ文化を醸成する為に、積極的にイニシアティブを取り、次の項目を実現することが必要であると考ええる。 ・脅威やより広範なセキュリティ問題に関する定期的な教育 ・異常な行動や不審な行動を特定し報告するための訓練 ・職員がセキュリティ上の懸念や不審な行動を報告しやすい体制	継続要請
M04	3	テロ対策 (H.保安関連)	東	-	継続	CBRNeテロに対し、航空機の安全を確保する為の対策を構築すること	機内においてCBRNe(化学=Chemical、生物=Biological、放射性物質=Radiological、核=Nuclear、爆発物=Explosive)テロや感染症等が発生した場合、安全運航の確保が非常に難しくなることが予想される。その可能性を脅威として認識し、対処方法や必要な装備品の搭載など乗務員への知識付与、訓練を行う必要がある。	継続要請
M04	4	空港の保安対策 (H.保安関連)	本東	A	継続	故意があるない関わらず、無許可で飛行禁止空域に侵入した無人航空機を検知し排除する対抗策の構築、ならびに周辺を航行する航空機への情報周知方法を含めたContingency Planを早急に策定すること。	航空法改正により航空機とドローンなどの無人航空機は飛行空域の分離は図られてたが、依然として無人航空機による飛行禁止空域への侵入事案が発生している。2024年11月には福島空港でドローンのような発光体、同年12月には岩国空港で複数のドローンが発見され、滑走路閉鎖の影響で定期便の遅延、欠航が発生した。操縦者からドローンを発見することは非常に困難であり、衝突を防ぐには侵入を防ぐ事が最も重要であることから、まずは実効性のある侵入防止策を構築して欲しい。また100%防ぐことが難しいのであれば、早期に検知し、排除する仕組みの構築が必要であると考ええる。操縦者の立場からすると、不法侵入があった場合は速やかに位置や排除に必要な所要時間等の情報提供を行うなど、運航の安全を確保する為の対応策の策定と周知が必要であると考ええる。	継続要請。一部 文言変更

M04	5	空港の保安対策 (H. 保安関連)	本東	A	継続	テンキーによる入退出管理を廃止し、対面または生体認証などの先進技術を用いたものに変更することで、セキュリティレベルの向上を図ること	空港内の多くの出入り口でテンキーによる入退出管理が行われている。しかしながら、テンキーは番号がわかれば有効な身分証明書を所持せずに入退出できるという脆弱性があると考えられ、安全を期す為には対面での確認もしくは少なくとも生体認証やICチップの活用など、記録また有効性が確認できる形での入退出管理が望ましい。アンチテールゲートの設置、不法侵入並びに供連れを防止する装置の設置、顔認証技術やAIの活用など、先進機器導入を含め、あらゆる手段を活用し保安の強化につなげてほしい。	継続要請。一部 文言変更
M04	6	空港の保安対策 (H. 保安関連)	東	-	継続	ビジネスジェット、自家用飛行機、使用事業の乗組員、旅客に対しても制限区域に立ち入る際は、厳格な保安検査を実施し、制限品の持込、不審者の入場がないよう徹底すること	2019年に発生した「ゴーン被告の逃走劇」は日本のセキュリティの甘さを世界に知らしめた。身元不明の、保安検査を受けていない可能性のある者が制限区域に入る事ができるという事は、危険物の持込、逃走等の可能性を考慮すると、保安上の脅威である。保安検査に関する改正航空法が自家用飛行機利用者等に対しても確実に履行されるよう体制強化が必要である。	継続要請
M05	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
M05	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
M05	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