

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
A01	1	安全管理	本	A	新規	ICAOの定義に従い、本省航空局に所属する組織全体を「Regulator」として定義すること	日本において航空のルールを定める本省航空局の各部署は、その責任を負うという観点においてICAO Annex19「Safety Management」が定めるRegulatorに位置付けられるが、実態は異なる。責任を持った適切なルール策定と見直し航空機事故や重大インシデント、不安全事故の再発防止に寄与することを念頭に、本省航空局においてルール策定を行う部署全てをRegulatorとして定義し、国際ルールに合わせた組織体制へ変更すること。	新規要請。参考文献：ASN59-01
A01	2	安全管理	空	-	新規	ICAOの定義に従い、東京空港事務所は空港安全の達成を担うべき「Provider」として位置付けられていることの確認	空港内において連続して発生した不安全事故について、その再発防止策を記した文書を当該Runway Safety Teamへ提出しようとしたが、東京空港事務所は文書自体の受け取りを拒否した。これはICAOが定義する「空港管理者は空港安全の達成のためProviderとして役割を果たさなければならない」ことを正しく理解していないどころか、その責任を放棄する行為である。空港事務所はProviderとして、安全達成へ向けて相手先を選別することなく聞き入れる立場にあることの確認を改めて求める。	新規要請
A01	3	規程の定義	本	A	新規	「航行不能航空機の撤去に関する空港運用ガイドンス」の定義に示されている具体例を変更すること	「航行不能航空機の撤去に関する空港運用ガイドンス」に記されている用語の定義のうち、航行不能航空機に示されている具体例として「パイロットが急病等の事情により航空機を自走させる能力を喪失した状態の航空機」と記されているが、地上走行においてパイロット1名が急病になった場合でも自走させる能力を有している。現在の具体例は誤解を与える表現のため、具体例を変更すること。	新規要請
A02	1	東京国際空港の空港CDM	本 東 空	A	新規	東京国際空港での空港CDMについて、昨年の要請以降における改善に向けた取り組みについてご教示願いたい	2024年7月6日、8月7日の羽田空港での落雷発生に伴う事態に対し、東京国際空港での空港CDMを改善するよう昨年求めた。航空局の回答では、関係者間の連絡を密に取れるような対応を段階的に実施するとの回答だったが、昨年(2025年)の要請以降の進捗状況についてご教示願いたい。合わせて、成田国際空港とのTSAT運用やCDMの違いについて確認出来たことについてもご教示願いたい。	新規要請
A02	2	落雷が予想される場合の措置	HP	-	継続	落雷が予想される場合、各事業者任せでなく空港管理者の権限において、屋外作業の中断を命ずることができるよう法整備を行うこと	雷に関する飛行場気象情報発出時には現状、作業の中断や作業員の退避は各事業者の判断に任されており、航空機の運航を継続するために危険な状況下での作業を強いられることがある。職場からは、雷のため他の事業場が作業を中止している中、自分の所属している事業場からはタイムリーに作業中止の判断がなされなかったとの報告もある。このような不安全な状況が発生させないよう、各空港の管理者に作業可否を命ずる権限を与えるべきである。	継続要請

A02	3	24時間供用されている空港の救急体制	本	A	継続	24時間供用されている空港、特に新千歳、羽田、中部、関西、那覇の各空港は国際線の代替飛行場として利用できると公示されている。そのため、それらの空港の供用時間中、いつでも急病人を機体から搬出し病院へ搬送できる体制を整備すること	2019年1月5日に起きた全日空105便の急病人について、当初新千歳空港に着陸を試みようとしたが、深夜早朝時間帯であったため、急病人を航空機より降ろすための地上の体制が整わないことを理由に、羽田空港への運航を継続し、死亡に至った事例が発生した。過去にも外航機が急病人発生により那覇空港へ着陸したものの、同様に地上設備を操作する人員を確保することが出来ず、当該急病人が死亡した事例があった。航空機は24時間365日本邦上空を飛行しており、特に運航支援体制の脆弱な外航機やジェネラルエビエーション機については急病人発生時、着陸後の地上支援の体制を確認できないまま着陸し、結果として急病人の搬送が相当遅延することが容易に想定される。24時間供用されている空港にあっては着陸に対応するだけでなく、その後の地上支援までも国として責任を持って体制を整え、急病人を機体から搬出し病院へ搬送できる体制を確立すること。	継続要請
A02	4	那覇空港の就航率改善	本	A	新規	決心高度改善に向けた取り組みについて航空局の考えを伺いたい	近年の世界的な気象環境変化による影響で、那覇空港 RWY18における現行のCAT I 進入で着陸出来ないケースが増加している。そこで航空安全会議では現行の決心高度を下げる方策を検討しており、ILS CAT II/III 進入やGBASを利用したハイカテゴリー化、PAR進入などが挙げられるが、いずれも課題があると理解している。地理的制約が大きい那覇空港での安定した進入着陸の達成に向けて、航空局の考えを伺いたい。	新規要請
A03	1	運輸安全委員会の体制	HP	-	継続	運輸安全委員会は、国土交通省から完全に独立した機関とすること。そのために、運輸安全委員会独自で職員を採用し、人事面で完全に独立すること	ICAO Annex 13でも謳われているとおり、運輸安全委員会は、航空事故を調査する公的機関として中立・独立を確保するため、国土交通省から完全に独立した組織となるべきである。	継続要請
A03	2	事故調査のあり方	HP	-	継続	日本における航空事故・重大インシデントの認定は国土交通省航空局ではなく、運輸安全委員会が認定すること	航空事故・重大インシデントの認定は国土交通省航空局が法令に基づき実施し、その認定をもって運輸安全委員会による事故調査が始まる事となっている。しかし、事故調査において関係者にもなり得る行政当局が事故調査の実施を決められる現在の状況は、航空事故調査に求められる中立性の点から懸念がある。	継続要請
A03	3	事故調査のあり方	本	A	新規	昨年、羽田空港D滑走路、D2取り付け誘導路で連続発生した滑走路灯/誘導路灯破損事例に関しては、航空安全会議としては「事故調査のあり方」で指摘していた問題点が顕在化したものと考えている。航空局としての当該事例に関する原因究明・再発防止策の策定などについての現時点での総括、ならびに今後に向けた取り組みがあればご教示願いたい。	昨年、4月と10月に羽田空港D滑走路、D2取り付け誘導路における滑走路灯/誘導路灯破損事例が連続して発生したが、当該事例について航空事故・重大インシデントに認定されることがなかったため、運輸安全委員会による調査は、2回目の事例発生後の現在においても行われていない。同じ箇所と同様の不具合事例が発生したことを鑑みた場合、当該箇所には運航乗務員の正常な運航を妨げうる何らかの脅威がある可能性が否定できない中で、調査が行われていない結果、その脅威が残ったまま再発の可能性がある。これは、航空局による航空事故/重大インシデントの認定があってはじめて運輸安全委員会による事故調査が行われるという、現在の体制の問題点が顕在化した結果であると考えてのが適当である。今回の羽田空港で生じた不具合事例に対して正式な調査が行われていない事態をどのように考えているのか、また運輸安全委員会が不具合事例に対して航空事故/重大インシデントであるか否かに関わらず調査出来る体制が必須であると考えているが、航空局のお考えを伺いたい。	新規要請
A03	4	事故調査と犯罪捜査について	HP	-	継続	航空事故またはインシデント発生後、運輸安全委員会による事故調査での関係者の証言が、警察の犯罪捜査に利用されないようにすること	航空事故またはインシデントが発生した際、事故調査による原因究明と再発防止が何より重要であるが、日本は覚書により警察による犯罪捜査が、運輸安全委員会による事故調査より優先されている。事故調査における関係者の証言が犯罪捜査に利用され得る状況が、運輸安全委員会が関係者から証言を得る場合においての障害となり得ることは容易に想像できるところである。	継続要請

A04	1	航空事故・重大インシデントの認定基準	HP	-	継続	事故調査・重大インシデントの認定を行う基準について適正化すること	航空事故、重大インシデントに認定された事象のみが事故調査の対象となるが、昨今発生したインシデント等について、現場の実感として詳細な調査分析が必要と考えられるケースについて重大インシデントと認定されなかったため、運輸安全委員会による調査が実施されなかったりするケースが発生している。不具合事例の再発防止の為、調査・分析を行うべきと考えられる事象が見過ごされる可能性がある現状は問題があると考え	継続要請
A04	2	航空事故・重大インシデントの認定基準(脱出シューターを使った脱出)	HP	-	継続	脱出シューターを使った脱出の結果、脱出時に怪我人が発生した場合、それだけをもって航空事故とする認定を行わない事	2023年1月7日に起こった爆弾脅迫によるジェットスター機の緊急着陸後、脱出シューターを利用した脱出時にけが人が発生した。このことから航空局はこの事例に対し航空事故認定を行った。脱出シューターを利用した脱出を行えば、多くの場合、怪我の大小はあるものの怪我人が発生することを防ぐことは難しい。脱出シューターを利用した脱出をしたことで怪我人が発生し、その結果のみで航空事故認定をされてしまうと、脱出シューターを利用した脱出をパイロットがためらうようなことも否定できず、その結果、もっと多くの犠牲者が出てしまう事も想定される。	継続要請
A04	3	航空事故・重大インシデントの認定基準(事故認定基準)	HP	-	継続	搭乗旅客が受傷してから数週間後に航空局が航空事故と認定されたケースに関して、どのような根拠を持って事故と認定するのか基準を明らかにすること	搭乗旅客が骨折をした場合に航空事故に認定されることは承知しているが、事例発生から数週間後が経過したタイミングで事故と認定された場合、因果関係の有無について確証が無いケースも十分あり得る。この点を航空局としてどのような根拠で事故と認定するのか明らかにして頂きたい。	継続要請
A05	1	イレギュラー運航発生時における航空機内への警察官の立ち入り	HP	-	継続	航空法に基づく運航乗務員の業務が警察官の職務質問等で妨げられることの無いよう調整すること	イレギュラー運航などによる空中引返しや緊急事態を通報して着陸した航空機において、当該機が駐機場に到着した直後、警察官が乗客のいる航空機内に立ち入るといふ事例や警察官が機側まで出向いて職務質問を行おうとする事例が過去発生している。運航乗務員は駐機後もイレギュラー事象に対応中であることが多く、そのような状況下での警察官の立ち入りは運航乗務員の業務の妨げになることが明白である。	継続要請
A06	1	航空機乗組員に関する宇宙線被ばく	HP	-	継続	国として策定したガイドラインを各航空会社に順守させる仕組みを構築すること	航空機乗務員の職場は多くの健康阻害要因を抱える特殊な環境である。中でも宇宙線被ばくについては自覚症状も無く、実態も良く分からないことから対策が先送りになってきた。近年、ロシア上空の状況変化により、米国東海岸便は北極海からオホーツクへのルートが、欧州線では北緯70度以北のルート設定がなされている。更には航空機の飛行性能の向上もあり、現場乗員からは高高度に加えて高緯度ルートを長時間飛行することによる被ばく量の増加に不安の声が出されている。平成17年11月、文部科学省から「航空機乗務員等の宇宙線被ばくに関する検討について」というワーキンググループの検討結果が出された。それにより、乗員の被ばく量に関しては大手航空会社において一程度の管理が行われてきた。しかし、その他の会社ではほとんど何の管理も行われておらず、また管理が行われている大手航空会社においても、国の検討結果の内容が十分に履行されているとは言えないのが現状である。	継続要請
A07	1	航空に携わる人員について	本	A	継続	航空業界の様々な職種における人員不足が改善されず、航空の安全にも悪影響を及ぼしかねない状況を鑑み、国として必要な施策を早急を実施すること	職場の人員不足の状況について、最新のアンケートでの回答では「とても深刻になっている」と回答した人が38%、「深刻になっている」が39%、「状況は変っていない」が18%となっています。アンケートの回答から、職場における人員不足の状況は改善されるどころか、不足の状況が更に深刻になっている事がうかがわれる。また、人員不足が航空安全に及ぼす悪影響についての懸念の声も引き続き多く寄せられている。国民の交通手段を確保・維持するという観点から、このような状況の改善に向けて業界任せにすることなく国が主体的に取り組むべきであると考え	継続要請。一部文言を修正

A08	1	民間航空の軍事利用	HP	-	継続	民間航空機の軍事利用が行われないう、国土交通省が中心となり、関係各省庁との連携を取ることに	民間航空機の安全を担保するために定められた「国際民間航空条約」と、それに準拠している日本の「航空法」に従えば、民間航空機の軍事利用は考えられない。 しかし、日米新ガイドライン制定以降、いわゆる「周辺事態法」や「武力攻撃事態法」等において、民間航空機の軍事利用が積極的に検討されており、航空の安全を脅かすものであり、認められない。	継続要請
A08	2	民間航空の軍事利用	HP	-	継続	民間航空機を使った自衛隊員の輸送・軍事物資の輸送を行わないよう、各航空会社を指導すること	民間航空機を使った自衛隊員の移動は部隊としての軍事行動であり、諸外国を含む外部から見た場合、民間航空の軍事利用とみなされる恐れがある。少なくとも2009年以降、自衛隊員が海外に移動する際に、迷彩服着用で民間航空機を利用したことが確認されており、防衛省によるとこの移動は作戦行動の一環であるという。また、同様に国内での訓練や災害派遣の訓練のため、迷彩服着用にて搭乗している。 各方面への平和・貢献目的で行われる自衛隊の活動であっても、自衛隊員の移動や物資の輸送が相手国・組織から軍事オペレーションと見なされる形態であった場合には、航空の不安全要素が発生するリスクは広く共有されるべきである。	継続要請
A09	1	産業航空に関わる行政のあり方	HP	-	継続	小型飛行機・ヘリコプター等の小型航空機による中小規模の航空事業(産業航空)は、国民生活向上に寄与する重要な産業分野であると同時に、民間航空の基盤を形成し、かつ人材育成の場である。産業航空の航空安全を維持向上するための施策を実施することは航空行政の大切な責任の一つであるとの認識をもつこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	継続要請
A09	2	産業航空に関わる行政施策	HP	-	継続	空港や空港施設・航行援助施設・空域等の整備、航空情報や気象情報の提供体制などについて、産業航空の事業環境・運航環境も視野に入れた体制の維持向上を図ること	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	継続要請
A09	3	産業航空の事業運営、事業計画	HP	-	継続	産業航空の現場においては労働基準法及び労働安全衛生法などの遵守が航空安全に直結するという観点から、産業航空の事業計画や事業運営について、これらを遵守するように航空行政と労働行政は協力して必要な指導をおこなうこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	継続要請
A09	4	自家用航空等の運航の安全性	HP	-	継続	自家用航空の運航の安全性について、運航の安全確保の取り組みを関連団体に委託するだけでなく、行政が直接実態を把握し、安全規制の強化等の積極的な事故防止対策を取ることに	自家用航空等の運航の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	継続要請