

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
C01	1	空港安全	本	A	継続	ICAO Doc記載のRunway Safety Team(RST)の参加資格者と日本のRST参加資格に関する航空規制当局としての考え方	2025年12月に日本においてRSTが法制化されたが、ICAO Doc9981に記されている参加資格者と日本のRST参加資格に相違が発生している事実がある。航空安全達成のために関係者が一丸となって行動するのがRSTの基本であるにも関わらず、一部関係者を除外する考え方は航空安全を蔑ろしていると捉えられても仕方ない。RSTの参加資格について、ICAOが定義するRegulator＝日本の航空規制当局としての考え方を確認させていただきたい。	2025年度より要請。文言を変更
C01	2	空港安全	本	A	継続	IFALPA推奨の滑走路名称命名法を深化させたJFAS誘導路名称命名法(JFAS Taxiway Nomenclature)の採用	誘導路名称に対する統一の指針が無かったことへの対応として、JFASではIFALPA誘導路名称命名法を紹介したが、近年の誘導路名称命名がその原理原則に偏ったことでかえって分かりにくくなっている現状がある。そこで、IFALPA誘導路名称命名法を日本向けに深化させたJFAS誘導路名称命名法(JFAS Taxiway Nomenclature)を策定した。これをもとに誘導路名称命名における指針としていただきたい。	2025年度より要請。参考文献:ASN59-06
C01	3	空港安全	HP	-	継続	入札契約制度における積算基準について	離島空港を中心に、予算確保された空港施設工事に係る入札契約制度において入札不調の(応札が無い)ケースが複数報告されている。この原因として、予定価格の積算基準に課題があるという認識を持っている。これについて、航空局の考えをうかがいたい。	2025年度より要請
C01	4	空港安全	HP	-	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
C01	5	空港安全	HP	-	継続	火山活動と航空機の運航に関する指針の策定	近年、日本国内で火山活動が活発化している中、航空機の安全な運航に対する懸念が高まっている。気象庁から発表される日本の空域における火山活動の情報提供のみに留まらず、航空局が運航に対する指針を示すことが望ましい。	2022年度より要請
C02	1	滑走路安全	本	A	継続	航空局が進めるRESA対策を航空機の安全を最優先としたものに改めること	ICAOのRESAに対する考え方(90m最低、240m標準)と相反した航空局の考え方(90m標準)は盛り土を優先した「数字ありき」の対策であり、航空機の安全が置き去りにになっている。さらに指針に示された手順を逸脱した「予算ありき」「航空機安全軽視」の進め方は航空安全に対する大きな脅威である。航空局のRESA対策をICAO SMSに従って航空機の安全を最優先として再構築する必要性がある。そしてこの懸念は、八尾空港におけるRESA対策での対応(C15-2参照)でより鮮明になったことを付け加えておく。	2024年度より要請、文言を追加。参考文献:ASN58-04
C02	2	滑走路安全	本	A	新規	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。この考え方はRegulatorが実施すべき安全管理手法の一環であり、これまでの手法では限界を迎えていることから、新たな対策が必要である。	2023年度より要請。参考文献:ASN57-04

C02	3	滑走路安全	本	A	継続	滑走路の滑り摩擦係数が基準値(0.44 μ)未 満となった場合、NOTAMでパイロットへ周知 するための手順「SLIPPERY WHEN WET」を 導入すること	滑走路の滑り摩擦係数が基準値未満となった場合にパイロットへ周知することの重要性を鑑み、NOTAMで周知する手順を新たに導入すること。具体的にはICAOで規定されている「SLIPPERY WHEN WET」の用語が適切である。なお、GRF(Global Runway Format)に基づき「RWYCC3」とすることについては、航空局内でリスク評価を実施して決定すること。本邦航空会社が乗り入れている米国、カナダ、EU、豪州、シンガポール、タイ、香港等、日本以外の全ての国においてこの用語が通報される中、日本において通報されない現状はSMSの観点で安全情報の提供不足であり、Providerである航空会社が実施するリスク管理の弊害になっている。	2024年度より要請、一部文言を修正
C02	4	滑走路安全	本 東 大	A	継続	小動物の空港敷地内侵入時における安全リ スクとの関係を本省航空局はRegulatorとし てどのように整理しているのか、また地方航 空局はリスク管理の観点から安全監査でど う評価しているのかを伺いたい	小動物(キツネ、タヌキ、犬など)が空港敷地内侵入する例は多く報告されているが、それに対して本省航空局はRegulatorの立場において安全リスクとの兼ね合いの視点でどのように整理しているのかお聞かせいただきたい。また、現在は空港毎に小動物への対応策がバラバラに行われている現状に対して、地方航空局は小動物の空港内侵入によるリスク管理を安全監査の中でどう評価しているのか伺いたい。	2018年度より要請。文言を修正
C03	1	誤認防止	本	A	継続	航空灯火の整備状況を運航実態に合わせ、 適切に予算配分すること	民間定期航空の運航実態に合致していない航空灯火が運用されている実態、及びパイロット及び複数事業者へのヒアリング結果を踏まえ、鹿児島空港、熊本空港、伊丹空港のRLLS(周回用進入路指示灯)、広島空港、高松空港のWAALS(広角進入灯)は廃止が適当と考える。一方、運航者から長年設置要望が続いている丘珠空港(ALS=進入灯)、但馬空港(RCLL=滑走路中心線灯)などは未だに未設置となっている。こうして見ると、運航環境の運航実態に合わせて航空灯火の設置/廃止を包括的に検討・決定する必要性が高いものの、現状ではそうっていない課題がある。	2022年度より要請。文言を一部修正
C03	2	誤認防止	本 東 空	A	継続	増設予定のRWSLのうち、横断する航空機 がない滑走路へのTHLは設置による不安 全リスクが多いことから適切なリスク評価を 実施し、慎重な設置プロセスを実行すること	RWSL設置済の滑走路において、THLの不適切な点灯によって離陸中の航空機がRTOした事例が自発報告制度「VOICES」で報告されているが、これはRWSLが万能ではないことを示す一例である。2024年1月の航空機衝突事故への対策として主要8空港の全滑走路へフルスペックのRWSLを導入することが決定しているが、運航者の視点から見て羽田 34R/16Lや成田、中部、伊丹 32L/14R、関空、那覇 36L/18R といった横断する航空機がないレイアウトの滑走路にTHLを設置するのは、かえってRTOのリスク増大を招くことになる。そのため、各空港における適切なリスク評価を実施したうえでの慎重な設置が不可欠である。	2025年度より要請。文言を修正
C03	3	誤認防止	本	A	新規	誘導路の交差部及び曲線部における誘導 路中心線の設置基準に対する考え方の整 理	国内空港における誘導路の交差部及び曲線部における誘導路中心線は、比較的新しい空港(羽田空港D滑走路や中部国際空港、関西国際空港など)では滑走路誘導路の中心に誘導路中心線が標示されている一方、福岡空港や鹿児島空港、伊丹空港などでは誘導路中心線が中心から外れた位置に標示されている。ICAO Annex14 Vol.1 3.9.5及び空港土木設計要領(施設設計編)3.14.5(4)「誘導路中心線標識の設置基準」では誘導路の交差部及び曲線部における誘導路中心線の標示方法が示されているが、その基準が不明瞭であることやダブルスタンダードとなっている実情を鑑み、基準の設計要領の見直しを含めたレビューが必要である。	新規要請
C03	4	誤認防止	本	A	新規	空港土木設計要領3.14.5「誘導路中心線標 識の省略」の見直し	空港土木設計要領3.14.5「誘導路中心線標識の省略」では接地帯標識が誘導路中心線標識に優先する記述が記されているが、リスク評価に応じて適宜優先順位を決定出来る記述へ変更していただきたい。具体例として、福岡空港 TWYC6からW8への誘導路中心線標識がこれに当たる。RWY34Lの着陸はほぼ実施されていない一方で、当該誘導路の通行が多く滑走路誤進入のリスクがあるため、FIACへ改善を申し入れている。	新規要請

C03	5	誤認防止	本	A	継続	Stop Aiming LightsをICAO基準の航空灯火として働きかけを行うこと	過去、航空機尾部と航空機翼端が接触した事例は、航空機が適切に停止する位置が不適切であることに起因しており、滑走路誤進入防止との両面から適切な停止位置を示す航空灯火の設置が必要な状況である。伊丹空港で設置されているStop Aiming Lightsは、適切な停止位置をパイロットに知らしめる視覚援助施設として有効であることはすでに証明されており、日本発の安全性向上に寄与する有効な航空灯火としてICAO Annex14への採用を呼びかけることが望ましい。2026年2月開催「ICAO AP-ADO-TF-7」の中で同様のコンセプトについて提案があったが、それと比較してもStop Aiming Lightsは視認性や設置費用の点で高い優位性を持っており、航空局として行動を起こす絶好のタイミングである。	2020年度より要請。文言を修正
C03	6	誤認防止	HP	-	継続	AIP AD1.1 6.8.1.1「誘導路交差部を地上走行する場合の注意事項」の記述と挿入図を変更すること	現行は「(前文省略)操縦席から見て前方の停止位置標識が見えなくなる位置(よりも停止位置標識側)で停止するよう努力すること」となっており、停止目標が曖昧な表現となっていることから、停止位置標識が見えなくなったところで停止することを良しとした表現になっている。これを、「(前文省略)少なくとも操縦席から見て前方の停止位置標識が見えなくなる位置よりも停止位置標識側で停止すること。停止位置標識により近い位置で停止することで、後方通過機との間隔確保に努めること」とすることでより具体的な表現となる。合わせて、Stop Aiming Lightsとの関係を整理する必要がある(C03-5参照)。	2019年度より要請。文言を修正
C03	7	誤認防止	東大	-	継続	空港土木施設要領(施設設計編)の記載に合わせた、連続性を持たせたスポット表示番号への換装に関する取り組みについて	空港土木施設設計要領(施設設計編)で「スポット表示番号は、誤進入防止等の観点から連続性を持たせた番号とすることが望ましい」と記載されている内容と実態が異なる点について、各空港を対象に実施する安全監査においてどのように改善を求めているのかお聞かせいただきたい。(参考、スポット表示番号「4」が無い空港: 帯広、釧路、新千歳、秋田、庄内、福島、富山、岡山、広島、山口宇部、高松、大分、長崎、宮崎、奄美、宮古、新石垣。同「13」が無い空港: 帯広、新千歳、成田、関西、長崎)	2018年度より要請。文言を修正
C03	8	誤認防止	HP	-	継続	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
C03	9	誤認防止	HP	-	継続	滑走路警戒灯(Configuration A)の設置基準及び運用の見直し	滑走路警戒灯(Configuration A)は誘導路と滑走路の境界線を明示する観点から視覚効果が高く、パイロットに対する滑走路誤進入防止の注意喚起として有効な航空灯火である。そのため、この航空灯火が視覚効果を発揮するエリアは滑走路に進入する直前であることから、灯火の指向性を滑走路取付誘導路の中心線周辺へ変更すること。またこの灯火の運用は昼夜を問わず運用時間中、常時点灯させることさらに輝度をあげること(海外他空港に比べて、輝度が著しく低い)。	2025年度より要請
C03	10	誤認防止	HP	-	継続	滑走路警戒灯(Configuration B)の導入を進めること	滑走路を交差する航空機がいない滑走路にRWSL(滑走路状態表示灯)を設置することは、航空灯火の目的外使用であり、費用対効果の観点で課題が大きい。パイロットの視点及び国家予算の観点から、こうした滑走路における滑走路誤進入防止対策で有効な航空灯火は滑走路警戒灯のConfiguration AとConfiguration Bの併用である。日本未導入の滑走路警戒灯(Configuration B)の導入を進めることで、全体費用の抑制及び滑走路誤進入対策の促進という二重効果が期待出来る。	2025年度より要請。参考文献: ASN58-08
C03	11	誤認防止	HP	-	継続	誘導路路面標識の見直し	従来の誘導路路面指示標識は中大型機にとって表示が小さいため、成田空港第2ターミナル周辺に塗布されている誘導路標識のように、従来よりも大きい路面指示標識を新たな基準として導入していただきたい。	2017年度より要請
C03	12	誤認防止	HP	-	継続	草刈り工程の自動化に関する進捗状況をお聞かせいただきたい	草刈り工程の自動化に関する全国展開の進捗状況をお聞かせいただきたい。	2022年度より要請

C03	13	誤認防止	HP	-	継続	工事中に伴うスポット番号設置のあり方	福岡空港における工事期間中のHuman Factorを無視したスポット番号設置(Hの付加、H5と5の混在など)について、現場では多大なる混乱を生じた。混乱の原因を総括し、Human Factorを考慮した今後の空港作りの指標を策定すること。	2018年度より要請
C04	1	救難救急対策	HP	-	継続	パイロットと救難消防隊員が直接交信出来るDEF(Discrete Emergency Frequency=個別緊急用周波数)の設定	緊急時に救難消防隊員と直接交信出来るDEFの設置は、パイロットにとって事態の早期把握と迅速な対応に有効であることが海外空港事例で既に実証済みであり、早期の導入が望まれる。なお、緊急事態に必要なのは「Fire、Smoke、Evacuation」など、パイロットから見る事が出来ないエリアの視覚情報を的確に伝えることが目的であって、流暢な英語会話は必要としない。人命救助は「時間との戦い」であることを念頭に、DEFの導入遅れが「手遅れ」にならないことを切に願う。	2017年度より要請
C04	2	救難救急対策	HP	-	継続	救難消防対策の強化	海上空港の特性を考慮した救難消防対策について、関連する近隣団体に協力を仰ぐという連絡通知を中心とした現在の対策では大型機の事故対策の点で不十分である。少なくとも東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港においては、空港管理者が大型機の事故対策に対応出来る独自の救助用船舶を所有し、船舶を利用した訓練を実施すること。(参考:香港国際空港)	2017年度より要請
C05	1	新千歳空港	東	-	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
C05	2	新千歳空港	東	-	継続	A3及びB3 TWYの設置に伴い、A1 TWYを廃止すること	A1 TWYはHold Short Lineが2本存在することからヒューマンエラーを誘発する、誘導路中心線灯が無いなど、課題が多い。滑走路末端近辺の取付誘導路が増加するタイミングで、A1 TWYは廃止することが望ましい。RWY19Rへの取付誘導路が3本になることで、かえって混乱を招く要因となる。過去、「A1 TWYの即時廃止は混雑の原因となる。誘導路整備後に検討したい」との航空局答弁があったが、今がその時である。	2023年度より要請
C05	3	新千歳空港	東	-	継続	A1 TWYを廃止し、A2及びB2 TWYの誘導路名称をJFAS誘導路名称命名法に基づきA1及びB1 TWYとすること	新たな滑走路取り付け誘導路(A3 TWY及びB3 TWY)が設置されたこと、A1 TWYを廃止することによって現在のA2 TWY及びB2 TWYの誘導路名称をJFAS誘導路名称命名法に基づき、それぞれA1 TWY、B1 TWYとすること。	2023年度より要請。文言を変更。参考文献:ASN59-06
C05	4	新千歳空港	東	-	継続	A TWYの名称をJFAS誘導路名称命名法に基づき、A1からA12 TWYとすること	A2からA9 TWYをA1からA8 TWYに、A9S TWYをA9 TWYに変更すること。特に「A9S」という名称は「South」「Sierra」のように呼称の個人差があることがこれまでの実態で明らかになっており、ヒューマンエラーを誘発する名称は使用しないことが望ましい。	2023年度より要請。文言を変更
C05	5	新千歳空港	東	-	継続	B2からB5 TWYをB1からB4 TWYに、B7 TWYをB6 TWYに、B9 TWYをB8 TWYにそれぞれ変更すること	A1 TWYの廃止に伴うA TWYの名称変更に合わせてB2からB9 の各TWY名称を変更すること。	2023年度より要請
C05	6	新千歳空港	東	-	継続	B9S TWY及びB10S TWYは廃止すること	「B9S」「B10S」という名称は「South」「Sierra」のように呼称の個人差があることがこれまでの実態で明らかになっており、ヒューマンエラーを誘発する名称は使用しないことが望ましい。さらに廃止としても交通流への影響は無く、保守管理の観点で有効である。	2023年度より要請。文言を変更

C05	7	新千歳空港	東	-	継続	A1 TWYの廃止に伴い、H1 TWYの名称をQ3 TWYに変更すること	誘導路名称は連続性が望ましいが、新千歳空港の形状特殊性を鑑み、最低限の変更とすることを考え、Q3 TWYとすること。	2023年度より要請
C05	8	新千歳空港	東	-	継続	H2からH4、H6とH7 TWYの名称をH1からH3、H5及びH6 TWYに変更すること	A1 TWYの廃止に伴い、名称を変更すること。	2023年度より要請
C05	9	新千歳空港	東	-	継続	A1 TWYの廃止に伴い、H1 TWYの名称をQ3 TWYに変更すること	誘導路名称は連続性が望ましいが、新千歳空港の形状特殊性を鑑み最低限の変更とすることを考え、H1 TWYの名称をQ3 TWYに変更すること。	2023年度より要請
C05	10	新千歳空港	東	-	継続	H7及びL7 TWYの名称をG TWYに変更すること	G TWYに連続する滑走路取付誘導路ではない直線の主要部分の誘導路名称は、JFAS誘導路名称命名法に従って同一名称とすること。管制指示の観点でもヒューマンエラーを防止する効果が高い。	2022年度より要請
C05	11	新千歳空港	東	-	継続	AIP公示の主要誘導路名称をアルファベット1文字とすること	管制指示と誘導路名称の表記が異なるため、JFAS誘導路名称命名法に従ってAIP公示の主要誘導路名称を「D」「J」「K」「M」のアルファベット1文字とすること。なお、これは空港管理者による従来名称の使用継続を妨げるものではない。	2025年度より要請。参考文献：ASN59-06
C05	12	新千歳空港	HP	-	継続	スポット番号が記載されているプレートの色落ちを改善すること	スポット番号が書かれているプレートが色落ちしている駐機場がある（特にターミナル南側）ため、速やかに塗り直しすると共に、その進捗状況を伺いたい。	2021年度より要請
C05	13	新千歳空港	HP	-	継続	T1 TWYとT2 TWYの名称統一	TWYは曲線で連続しているが、途中で名称が変更になっているため、結果として管制指示が不明瞭でミスの原因となっているため、同一誘導路名称に変更すること。	2018年度より要請
C06	1	丘珠空港（札幌飛行場）	東	-	継続	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。	2025年度より要請
C07	1	青森空港	HP	-	継続	誘導路名称の改訂	JFAS誘導路名称命名法に則して、T0 TWYのうち滑走路に対して直角な誘導路部分をT1とし、P TWYに連続するT0 TWY部分をP TWYとすること。それに伴い、T1～T5 TWYをT2～T6 TWYに変更すること。	2017年度より要請。一部文言変更。参考文献：ASN59-06
C08	1	東京国際空港	本東空	A	新規	RWY34Rの南側延伸	RWY34Rから重重量での国際線運航では、城南島との位置関係から重量重量を制限した飛行計画が恒常的となっており正確な気象予報が不可欠だが、背風運用が常態化する中で予想を超える風速変化によって離陸性能が不足し、円滑な交通流の妨げ（RWY16Lからの離陸）や出発遅延が発生している。こうした制限付きの運航形態は様々な安全上の課題があるだけでなく航空会社も定時性の課題や利益損失の実態がある。滑走路をD TWYまで延伸して4,000m級の滑走路を造成することでこれら全ての懸念払拭に繋がるだけでなく、現在進行中の交通網強化やターミナルビル拡大など空港の機能拡張にも大きく寄与し、近隣諸国との国際競争力向上にも貢献出来る。	新規要請
C08	2	東京国際空港	本東空	A	継続	RWY05の延長	滑走路長が2,500mしかないRWY05からの離陸時は、離陸性能上限ギリギリの運用を強いられるケースが多いこと、またRWY34R着陸機による後方乱気流の影響が存在することから離陸中止した場合のリスクなど、不安全リスクが極めて大きい。離陸性能不足によるRWY34Rからの離陸が少なからず発生している現状や空港機能拡張へ寄与することも考慮すると、RWY05の延長は十分検討に値する。なお、北東側への延伸が技術的な観点で難点があることは理解していることから、南西側への延伸を検討していただきたい。	2018年度より要請。文言を変更

C08	3	東京国際空港	HP	-	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
C08	4	東京国際空港	東空	-	継続	RWY16Rの風向灯移設	RWY16Rの風向灯移設についての進捗状況をお聞かせ頂きたい。	2022年度より要請。文言を変更
C08	5	東京国際空港	東空	-	継続	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繁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していただきたい。	2025年度より要請
C08	6	東京国際空港	東空	-	継続	誘導路灯の設置	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灯を設置していただきたい。	2025年度より要請
C08	7	東京国際空港	HP	-	継続	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。	2025年度より要請。参考文献:ASN58-08
C08	8	東京国際空港	HP	-	継続	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。	2025年度より要請
C08	9	東京国際空港	HP	-	継続	3.25度PAPIの廃止	進入角がいずれも3.2度のILS進入方式とRNP進入方式のOverlay方式をRWY16L/Rへ導入した場合、既存の3度PAPIで3度及び3.2度の両方へ対応することが可能である。現在の二装置(3度PAPIと3.25度PAPI)による運用は、煩雑さからヒューマンエラーを誘発する可能性が極めて高いことから、Overlay方式採用後は3.25度PAPIは廃止することが望ましい。	2022年度より要請。文言を変更
C08	10	東京国際空港	HP	-	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
C08	11	東京国際空港	HP	-	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、検討の参考にしていきたい。	2023年度より要請。文言を追加

C08	12	東京国際空港	HP	-	継続	TSATの運用に際し、適用する時間はJSTとし、VDGSの表示も日本時間とすること	ヒューマンエラーの観点でUTCを標準とする旨の答弁を東京航空局からいただいているが、プロフェッショナルのパイロットがUTCとJSTを混同することはなく、海外では現地時間の表記が一般的となっている。情報資源の有効活用を優先すると共に、海外空港の事例を参考に実効的な設定をお願いしたい。	2019年度より要請
C08	13	東京国際空港	HP	-	継続	TWY C1からRWY34Rの上り勾配を緩やかとすること	TWY C1で一時停止した後、RWY 34Rへ進入する時の上り勾配が大きい。C1を利用する国際線(米国、欧州方面)は、重量であることがほとんどのため、大きな推力を必要とすることから、勾配を緩やかにする改良工事を実施していただきたい。	2021年度より要請
C08	14	東京国際空港	HP	-	継続	誘導路縁標識の設置	A、A3、A4、A5 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。
C08	15	東京国際空港	HP	-	継続	L12及びE8 TWYの水溜り改善	L12及びE8 TWY上には雨天後も長期間に渡って水溜りが残ることが常態化していることから、改善していただきたい。	2022年度より要請
C08	16	東京国際空港	HP	-	継続	草刈り工程の自動化に関する進捗状況をお聞かせいただきたい	依然として、草刈りが不十分であるという現場の声が多い。一方で、草刈り工程を自動化にする議論が進んでいることから、進捗状況についてお聞かせいただきたい。	2022年度より要請
C08	17	東京国際空港	HP	-	継続	TWY C5へ左旋回する手前の誘導案内灯に、「C6」と各誘導路の方角を示す矢印を追加すること	当該箇所は左旋回した後、走行可能な誘導路が幅広いことから、意図しない誘導路へ誤って進入してしまう懸念があるため、成田国際空港で見られるように「C6 C5」と2つのTWY名を並列に表記し、それぞれの方角を矢印で示す工夫を施すこと。	2021年度より要請
C08	18	東京国際空港	HP	-	継続	TWY L4へ左旋回する手前に「L4」「L5」と各誘導路の方角を示す矢印を含む誘導案内灯を新規設置すること	当該箇所は左旋回した後、走行可能な誘導路が幅広いことから、意図しない誘導路へ誤って進入してしまう懸念があるため、成田国際空港で見られるように「L5 L4」と2つのTWY名を並列に表記し、それぞれの方角を矢印で示すような工夫を施すこと。	2021年度より要請
C08	19	東京国際空港	HP	-	継続	高速離脱誘導路C4、C6、C7、C8、C9、C10、C11 TWYのC TWY側にある誘導案内灯の仕様変更	低視程下において高速離脱誘導路から離陸することが無く、標識は不要である。それよりも、高速離脱誘導路への進入禁止を目的とした進入禁止灯を追加の方が望ましい。	2021年度より要請。
C08	20	東京国際空港	HP	-	継続	航空機の運航に影響を与える風やWake Turbulenceをモニターするシステムの確立	狭隘な地域に空港を設置・拡張せざるをえない現状を鑑み、空港敷地内及び空港周辺にある建造物に当たる風やWake Turbulenceが航空機の運航に与える影響を継続的にモニターするシステムを確立すること。(RWY22 Final、RWY34L Short Final、RWY05 T/O Roll等)	2017年度より要請
C08	21	東京国際空港	HP	-	継続	RWY34L東側の格納庫による乱気流の影響	RWY34L使用時に、北東風が卓越している気象状態で着陸前の乱気流が数多く報告されている。乱気流発生メカニズムをシミュレーション解析し、内外の航空会社に情報公開すること。また乱気流発生を抑制するために格納庫の形状に関する研究、及び移設の検討を航空会社と協力して実施すること。	2017年度より要請
C08	22	東京国際空港	HP	-	継続	RWY34R到着機の後方乱気流のRWY05出発機に対する影響	RWY05からの離陸滑走時、RWY34R着陸機の後方乱気流によると思われる不具合事象が多数報告されている。発生メカニズムをシミュレーション解析し、その結果を内外の航空会社に情報公開すること。	2017年度より要請

C09	1	成田国際空港	HP	-	継続	【成田空港】第2ターミナル北東部の通行に支障が出ている運用を改善すること	第2ターミナル北東部、SPOT85、87、100F 周辺部において、プッシュバックにより誘導路を塞ぎ、通行に支障が出ているため。	2017年度より要請
C09	2	成田国際空港	HP	-	継続	【成田空港】航空機の運航に影響を及ぼしうる建設物に関する指針を作成し、管制塔からのブラインドエリアの拡大を防止すること	建設物の新設により管制塔からのブラインドエリアが拡大し、航空機の安全で効率的な運航を損なう事例があったため。	2017年度より要請
C10	1	富山空港	HP	-	継続	RWY02/20双方に接地帯灯(RTZL)を単独設置すること	RTZLはハードランディング防止効果が期待されることから、(設置基準を承知したうえで)単独設置をお願いしたい。	2019年度より要請
C10	2	富山空港	HP	-	継続	誘導路中心線標識の視認性向上	誘導路中心線標識がオレンジ色であるため、駐機場の照明により、その視認性が低くなっている。そのため誘導路中心線標識に黒枠を施すこと。(参考:大阪国際空港の誘導路中心線標識)	2017年度より要請
C11	1	小松空港(小松飛行場)	HP	-	継続	Stop Aiming Lights、Runway Guard Lights等の設置	滑走路へ進入する前に旧滑走路を横断するが、その旧滑走路の影響によって誘導路面に凸凹面が残っていることから路面標識が確実に視認出来ない。それが原因で過去に滑走路誤進入の事例が発生している。滑走路誤進入防止の観点から、Stop Aiming LightsやRunway Guard Lights等の設置を行うこと。	2017年度より要請
C11	2	小松空港(小松飛行場)	HP	-	継続	RCLLの設置	夜間及び雪氷滑走路時における有効な視覚援助施設となるため。	2017年度より要請
C12	1	中部国際空港	空	-	継続	TWY EにTWY E4、E5及びE6の方向を示す誘導路路面指示標識を塗布すること	TWY Dに塗布されているTWY D5の方向を示す誘導路路面指示標識と同様、TWY EにTWY E4、E5及びE6の方向を示す誘導路路面指示標識を塗布すること。	2025年度より要請
C13	1	大阪国際空港	HP	-	継続	APRON5のSpot20から25にかけて誘導路中心線灯を設置すること	夜間及び雨天時における視認性向上のため、誘導路中心線灯を設置していただきたい。	2024年度より要請
C14	1	関西国際空港	本大空	A	継続	2025年の増便及び滑走路運用の変更に伴い、2本の滑走路を直結する主要誘導路を2本増設し、4本共直線形状とすること	2025年の増便及び滑走路運用の変更が予定されている一方、現行の誘導路形状の大きな変更は予定されず、地上交通の著しい滞留が予想される。現存のTWY J3とJ4のみで2本の滑走路運用を捌くことは極めて困難なことが予想されるため、TWY J1と更にもう1本をRWY24R側まで延伸させ、2本の滑走路を繋ぐ主要誘導路を4本とすること。それに際してTWY J3をTWY Lまで直進させる形状に変更すること。なお、こうした主要誘導路の増設に関して国の予算補助があるのか、あるいは空港管理会社単独の費用負担となるのかを伺いたい。	2023年度より要請。文言を修正
C14	2	関西国際空港	空	-	継続	交通量の拡大に合わせてTWY ZをTWY Yと同じ長さまで延伸すると共に、Zの名称を変更すること	交通量の拡大が予定されているなかで、交通流制御の対象になる出発機が増えることや、突発的なトラブルが発生した場合に、出発機の離陸順位の変更ができず滑走路手前での航空機の滞留が懸念されるため、現行のA RWY側と同様に、TWY ZをTWY Yと同じ長さまで延伸し、平行誘導路を複線化すること。また、「Z」という名称は数字の「2」と間違いやすいため改名すること。	2024年度より要請。参考文献:ASN59-06
C14	3	関西国際空港	空	-	継続	TWCLの設置	誘導路への誤進入による立ち往生防止及び夜間や雨天の低視程下時における安全確保のため、TWY N4およびTWY RとTWY U間のTWY IにTWCLを設置すること。	2017年度より要請。文言を修正

C14	4	関西国際空港	空	-	継続	バードソニックの検証結果の開示	バードストライクに起因する航空事故が近年発生しており航空の安全のためバードストライク対策は重要である。2024年3月に実証実験が開始されたバードソニックについて、他空港でも導入を検討していることから検証結果の開示をお願いしたい。	2025年度より要請
C14	5	関西国際空港	空	-	継続	追加の空港アクセス手段を検討すること	2018年の台風被害で空港アクセスの脆弱性が露呈したことから、連絡橋やトンネルなど追加の空港アクセス手段について検討していただきたい。また、滑走路が使用できる状況においても、鉄道会社の判断により電車が運休し、交通アクセスが遮断され、空港の中に滞留者が多くいる状況が発生している。鉄道会社、関西エアポート、空港事務所等で情報の共有を適宜図り、交通手段が遮断される場合は交通流制御を依頼するなど、混乱が起きないように対応していただきたい。	2021年度より要請。文言を追加
C14	6	関西国際空港	HP	-	継続	TWY A10に関する誘導路標識の視認性の改善	TWY PをRWY06に向けて走行中、A10からIntersection Departureを実施する際にTWY A9の誘導路標識が目立ち、誘導路を誤認する恐れがある。路面標識による改善が図られたことは評価するが、本来は誘導路標識の設置が施行されるべきであり、A9の誘導路標識移設と共にA10の誘導路標識設置を引き続き検討すること。	2017年度より要請
C15	1	八尾空港	大	-	継続	ノースエプロン(回転翼側)のエリア拡張	エプロンの面積をそのままし1機あたりの面積を広げてスポットを減らし対応すると、対応機数が減ってしまう。回転翼のサイズ及び機数に合致したエプロン仕様にするために、根本的にエプロンのエリア拡張が必要である。この回答としていただいたR7年度から開始された老朽化対策工事の一環で進められる拡張計画について、その内容と進捗状況を伺いたい。	2023年度より要請。文言を変更
C15	2	八尾空港	本大	A	新規	RESAの不足を補完するプロセスにおける指針の遵守	「RESA(滑走路末端安全区域)不足の補完は、指針に基づき実施される」というプロセスは航空局自らが決定したものである。しかし、八尾空港滑走路09/27のRESA不足を補完するための方針として、事業者との十分な話し合いもなく滑走路短縮の方針を決定しようとしている今般の手順は安全軽視と捉えられても仕方ない。改めて、指針の遵守が強く求められる。	新規要請
C16	1	但馬空港(但馬飛行場)	空	-	継続	RCLLの設置	1,200m長滑走路における様々な運航制限がある中で、冬季運航の夜間や低視程下において滑走路中心線のみで離着陸滑走を行うのは、運航乗務員に大きな負担となっている。滑走路灯だけでは灯火による外部情報が少なく、離着陸走行に困難を来す。更に低視程下の着陸では滑走路面の視認が難しく、機体接地のタイミングを的確に把握する事が困難であり、着陸時の衝撃により乗客の負傷に繋がる懸念がある。	2017年度より要請
C17	1	松山空港	大	-	継続	RWY14側に接地帯灯(RTZL)を単独設置すること	RTZLはALSと同時に設置が原則となっているが、ALSの設置は現在のところ困難となっている。一方でRTZLはハードランディング防止効果が期待されることから、RTZLの単独設置(設置基準と異なる)は航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法」という航空法の目的に資すると考える。	継続要請。文言を変更
C18	1	高知空港	HP	-	継続	RWY14のPAPI設置位置を右側の適切な場所に移設すること	高知空港の滑走路長が2,500mに延伸されたタイミングに合わせてPAPIも現在の位置に移設されたが、TWY T5の影響で適切な位置に設置されていない。近年、羽田空港や成田空港では滑走路右側にPAPIが設置されたが、視覚的な課題が無いことに鑑み、RWY14のPAPIを滑走路西側のT5真横近傍に移設すること。	2021年度より要請
C19	1	福岡空港	大空	-	新規	誘導路の交差部及び曲線部における誘導路中心線の引き直し	2026年1月に発生した離陸機による誘導路灯破損事例は、誘導路の交差部及び曲線部における誘導路中心線が、ICAO Annex14 Vol.1 3.9.5空港土木設計要領(施設設計編)3.14.5(4)「誘導路中心線標識の設置基準」に対応して標示されているものの、国内及び海外空港のそれと比べて著しく偏って標示されていることが原因であり、再発防止には中心線標識の引き直しが不可欠である。なお、引き直し工事に係る費用は設置管理当時の施工責任者である航空局が負うのが適切と考える。	新規要請

C19	2	福岡空港	空	-	新規	TWYC6からW8にかけて誘導路中心線標識及び灯火を設置することについてFUK RSTでリスク評価を実施すること	当該箇所の誘導路中心線標識/灯が無く、TWY C6からW8へ地上走行する際、RWY16Rへ誤進入するリスクが存在することが分かっている。当該箇所には接地帯標識があること、空港土木設計要領3.14.5「誘導路中心線標識の省略」にその旨の記載があることは承知しているが、RWY34Lの着陸は実質行われていない一方で滑走路誤進入のリスクがあることから、優先順位を勘案してFUK RSTでリスク評価を実施すべき内容である。なお、この件に関して本省航空局へ空港土木設計要領の当該箇所見直しを要請している。	新規要請
C19	3	福岡空港	空	-	継続	ICAO Annex14等に適合した中間待機位置標識への統一	TYW E1からE7等、及びW2からW8に設置されている誘導路安全間隔表示線(白の二重線)を、ICAO Annex14及び「陸上空港の施設の設置基準と解説」において定められている中間待機位置標識に変更すること。	2018年度より要請
C19	4	福岡空港	空	-	継続	緑色に塗布した箇所に誘導路縁標識を重ねて塗布すること	従来から緑色に塗布されていたTWY E3脇は誘導路縁標識(二重線)から3m程度離れており、成田空港でも同様の手法となっている。一方、TWY AとTWY Y間の緑色に塗布された箇所は誘導路縁標識と接しており、仕様が異なっていることからパイロットにとって混乱の要因となっている。本来であれば塗り直しが求められるが、緊急避難的措置として90度の方向に誘導路縁標識(ヒゲ)を重ねて塗布すること。経年劣化と共に緑色が薄くなったタイミングで、当該位置の路面標識は誘導路縁標識のみとすること。	2023年度より要請
C19	5	福岡空港	空	-	継続	エプロン照明灯の早期LED化	エプロンエリアの輝度が低いことから、環境改善が必要な状況である。対策としてLED化の早期実施をお願いしているが、その進捗状況をご教示いただきたい。	2020年度より要請。文言を一部修正
C20	1	大分空港	HP		継続	誘導路名称の変更	JFAS誘導路名称命名法に則して誘導路T0はT1とし、その他の誘導路名称もそれに合わせて変更すること。	2017年度より要請。参考文献:ASN59-06
C21	1	宮崎空港	HP	-	継続	RWY27側に接地帯灯(RTZL)を単独設置すること	RTZLはALSと同時設置が原則となっているが、ALSの設置は現在のところ困難となっている。一方でRTZLはハードランディング防止効果が期待されることから、(設置基準を承知したうえで)単独設置をお願いしたい。	2019年度より要請
C21	2	宮崎空港	HP	-	継続	エプロン照明灯の輝度調整	ランプエリアの照明輝度が他空港に比べて強く、マーシャラーが見にくいほどであることから、エプロン照明灯の輝度を下げてください。2023年度に改めて調査したところ、状況は同様であることが分かっている。現場から声があがっていないのは「慣れ」によるものである。	2021年度より要請
C22	1	鹿児島空港	空	-	継続	制限表面を突出する障害物の除去作業に関する情報開示	進入表面及び転移表面に抵触している樹木や工作物が多数存在していることから、速やかな除去をお願いしている件について、抵触している物件の除去について進捗状況を確認したい。	2017年度より要請
C22	2	鹿児島空港	空	-	新規	鳥対策の強化	既存の爆音機に加え、県内の一部離島空港でも使用されているバードソニックの効果検証や設置をしていただきたい。特に使用頻度の高いRWY34の設置帯付近での鳥衝突が多く、離発着する航空機への影響が大きい。	新規要請
C23	1	屋久島空港	本空	A	継続	滑走路中心線灯(RCLL)の先行設置	滑走路延長事業の決定によってRCLLの設置は確定していることから、優先的にRCLLの設置工事をお願いしたい。この要請内容は2017年度より10年に渡って要請していることを踏まえ、従来の事業プロセスに捉われず1日でも早く安全リスク低減策を実行していただけるようご検討いただきたい。	2017年度より要請。文言変更
C24	1	奄美空港	空		継続	夜間におけるエプロン導入線の視認性向上	奄美空港には誘導路中心線灯が、取り付け誘導路付近の一部分にしか設置されておりランプエリア周辺には設置されていない。運航便数の多い奄美空港では夜間における駐機場出入りの際、導入線の視認性が悪く不安全である。	2025年度より要請。文言を変更

C25	1	沖永良部空港	空	-	継続	旧滑走路標識の完全消去	消去されたはずの旧滑走路標識が、雨天時や日射の角度の関係で、現行の標識と同程度に見える場合がある。安全運航には滑走路標識の確実な視認が必須であることから、旧滑走路を確実に消去していただきたい。	2017年度より要請。文言を変更
C26	1	離島空港空港	空	-	継続	効果的な鳥対策の導入	県内の離島空港はどれも鳥との衝突確率が高い。飛行機と鳥との衝突が発生してしまうと確認作業が必要となり、損傷状況により大幅遅延や欠航となる。離着陸前にバードスウィープを依頼しても、離着陸する頃には鳥は戻ってきており現状の方法ではあまり効果がないと感じている。そんな中、一部空港で導入されているバードソニックを含む鳥対策の導入状況とその効果について、情報を開示していただきたい。	2023年度より要請。文言を変更
C27	1	那覇空港	空	-	継続	滑走路東側に接続する誘導路名称のうち、E4CをE4とし、E4をE5、E5をE6、E6をE7、E7をE8、E8をE9、E8SをE10、E9をE11、E10をE12に変更すること	運航者（パイロット）にとって分かりやすい命名法を採用することが、滑走路及び誘導路誤進入防止にとって重要であることから、JFAS誘導路名称命名法に基づき、滑走路を挟んで直線となる誘導路名称の数字を統一すること。また、同命名法に基づき、滑走路から見て順番となる数字とし、「アルファベット+数字」のシンプルで分かりやすい名称とすること。	2023年度より要請。文言を変更。参考文献：ASN59-06
C27	2	那覇空港	空	-	継続	滑走路東側に接続する誘導路名称変更に伴い、滑走路西側に接続する誘導路名称のうち、W2をW3、W3CをW4、W3をW5、W4をW7、W5をW10に変更すること	運航者（パイロット）にとって分かりやすい命名法を採用することが、滑走路及び誘導路誤進入防止にとって重要であることから、JFAS誘導路名称命名法に基づき、滑走路を挟んで直線となる誘導路名称の数字を統一すること。また、同命名法に基づき、滑走路から見て順番となる数字とし、「アルファベット+数字」のシンプルで分かりやすい名称とすること。	2023年度より要請。文言を変更。参考文献：ASN59-06
C27	3	那覇空港	空	-	継続	E8S以南のTWY A舗装面の凹凸改良	A誘導路のE8S以南において、舗装面の凹凸が認められる。当該箇所については、揺れを最小限とするため運航者は十分に減速した上で通過しているが、それでもなお機体の揺れが発生している。通常、旅客便の離陸前の地上走行中において、旅客はシートベルトを着用した状態で着席している一方、客室乗務員は離陸準備のため立って作業を行っている。このような状況下で揺れが発生すると、客室乗務員の転倒リスクが高まり、安全上の不安要素となっている。以上を踏まえ、当該区間における舗装面の凹凸改修は安全確保の観点から必要であり、早期の対応をお願いしたい。	2025年度より要請
C27	4	那覇空港	HP	-	継続	誤認防止の観点で、RWY36L着陸後にT3 TWYから確実に離脱出来るよう誘導案内灯の設置位置について改善を図ること	RWY36L着陸後、T3 TWYから離脱を指示されている航空機が、着陸滑走中にT4 TWY近傍にT3 TWYの誘導案内灯があるためT3 TWYと誤認し、急なブレーキや危険操作が多発している。誤認防止のため、T3 TWYの誘導案内灯について設置場所変更等の対策を要請する。	2021年度より要請
C27	5	那覇空港	HP	-	継続	中間待機位置灯の設置	既存のNo.1～No.4の中間待機機路面標識（ストップライン）だけでは夜間や雨天時の視認性が悪い。（追記：設置の進捗状況についてうかがいたい）	2018年度より要請
C28	1	久米島	空	-	新規	滑走路中心線標識の線幅拡大	久米島空港の滑走路中心線標識について、同規模の滑走路を持つ他空港と比較して線の幅が細いと指摘が現場乗員から寄せられている。着陸時のフレア操作においては、滑走路中心線の太さが高度の判断に影響を与える要素の一つであり、標識が細い場合、高さ判定が難しく感じられるとの意見がある。これに関して本省航空局に確認したところ、「非精密進入用滑走路の滑走路中心線標識幅(0.45m以上)を精密進入用滑走路と同じ0.9mにすることを妨げるものではない」という回答をいただいていることから、滑走路中心線標識の線幅を0.9mへ拡大していただきたい。	新規要請

C29	1	宮古空港	本 大 空	A	継 続	平行誘導路の一部設置	<p>平行誘導路設置の基準(計器飛行方式による定期便離発着が1時間で8機以上)があることは、以前の回答で認識しているが、現状の運用において安全面で課題がある。例えば、離陸準備が完了していない航空機が滑走路に在る状態で着陸機が進入するケースでは、安全面でのリスクが大きい。また、下地島空港を含めた近隣周辺空域の運用状況を勘案して、着陸復行の可能性を低減させる必要がある。</p> <p>その対応として、滑走路末端付近に離陸航機の待機スペースを確保することで、平行誘導路と同様の効果が期待できる。これによって滑走路占有時間の短縮による安全性の向上、また着陸復行の減少が見込まれる。さらに滑走路末端での旋回が不要となることで、滑走路グルーピングの保護や維持管理負担の軽減にも寄与する。</p> <p>なお、将来的な交通量増大で平行誘導路の設置が叶った場合に備え、当該待機スペースは平行誘導路へ転用可能な整備とすることが望ましい。</p>	2021年度より要請。文言を修正
C30	1	石垣空港	空	-	継 続	駐機場エリアのマーキング改善	<p>夜間の雨天時における駐機場への進入にあたり、スポット導入線が著しく見えづらくなる状況が発生している。本件については、これまでの要請を踏まえ、駐機場マーキングの補修が実施されたことは認識しており、その対応に感謝する。しかしながら、補修後においても同様の視認性低下が発生しており、問題の根本的な解決には至っていない。</p> <p>現地の状況としては、駐機場エリアの排水性が十分でないことにより路面に水が滞留し、これにエプロン照明灯の光が反射することで路面が黒光りし、導入線が視認しづらくなるのが主な要因と考えられる。このため、運航者からはスポットイン時に通常以上に慎重なタキシング操作を強いられるとの声が挙がっており、安全性の観点から看過できない状況である。</p> <p>については、排水性の向上およびエプロン照明灯の高さや照射条件の見直し等を含め、悪天時における駐機場エリアの視認性および安全性向上に資する対策を講じる必要がある。</p>	2024年度より要請
C30	2	石垣空港	HP	-	継 続	RWY22へ接地帯灯の設置	<p>2,000mという滑走路長は大型機が就航する滑走路長で最短であること、RWY22側の滑走路進入端からの下り勾配が0.7%と大きいこと、PAPIの設置位置が進入端から通常よりも遠方の440m地点に設置されていること、という条件が揃っているRWY22では、視覚援助施設が存在が安全な着陸には不可欠である。特に夜間や夏場の高温時、低視程時における適切な進入角度の判定という視認性の向上、着陸時の機首引き起こしのタイミング、接地点の識別という安全性の観点で接地帯灯の設置を要請する。</p>	2021年度より要請
C30	3	石垣空港	HP	-	継 続	RWY22の滑走路終端へEMASの設置	<p>旅客数の増大で大型機の離着陸回数が増加しているが、2,000m滑走路では離着陸性能がギリギリの運航を強いられている。特にRWY22の着陸時が最も余裕がない状態になることが予想されるため、羽田空港で導入の実績があるEMASをRWY22の滑走路終端に設置すること。</p>	2022年度より要請