

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	安全管理 (A. 航空行政関連)	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象について、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。参考文献:26.1.12 発行「声明」
N01	2	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、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
N02	1	誤認防止 (C. 空港関連)	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 RWY34R/16Lや成田、中部、関空、那覇 RWY36L/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RTOのリスク増大を招くことになる。そのため、適切なリスク評価を実施したうえで慎重な設置が不可欠である。	2025年度より要請。文言を修正
N02	2	東京国際空港 (C. 空港関連)	本東空	A	新規	RWY34Rの南側延伸	RWY34Rから重量での国際線運航では、城南島との位置関係から重量制限を抑えた離陸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)と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利益損失を強いられている実態がある。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
N02	3	東京国際空港 (C. 空港関連)	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、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
N02	4	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
N02	5	東京国際空港 (C. 空港関連)	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すること。	2025年度より要請

M02	6	東京国際空港 (C.空港関連)	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すること。	2025年度より要請
N03	1	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
N04	1	空港の保安対策 (H.保安関連)	本空	A	継続	無人航空機が無許可で飛行禁止空域に侵入した際の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いたが、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。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。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。	継続要請。文言変更
N04	2	空港の保安対策 (H.保安関連)	本空	A	継続	羽田空港第1ターミナルにおいて、預入手荷物の有無に関わらず旅客の出口動線を一本とするよう施設構造を変更すること	本邦内で唯一、預入手荷物の有無で到着出口動線が分かれている羽田空港では、特に第1ターミナルにおいて手荷物を預けていた旅客が誤って到着ロビーに出でしまい、手荷物受取所に戻る為に出口を逆流する事例が恒常的に発生している。保安区域外から保安区域である手荷物受取所への逆流防止の観点の他、保安要員でもある旅客係員が逆流する旅客に対応する必要が生じている。動線が分かれている事で本来不必要なリスクへの対応が生じている現状があると考え、動線の一本化が望ましいと考える。改装等された他の空港においても同方式が採用されていないことから、利便性を損なわずに保安上のリスク低減が大いに期待出来る。	継続要請。文言変更
N05	1	東京国際空港 (I.グランドハンドリング関連)	空	-	継続	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。	継続要請