

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、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
M02	1	滑走路安全 (C. 空港関連)	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
M02	2	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は設置による不安定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
M02	3	誤認防止 (C. 空港関連)	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
M02	4	新千歳空港 (C. 空港関連)	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	5	新千歳空港 (C. 空港関連)	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。文言を追加
M02	6	新千歳空港 (C. 空港関連)	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

M02	7	新千歳空港 (C. 空港関連)	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
M02	8	新千歳空港 (C. 空港関連)	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。文言を変更
M02	9	新千歳空港 (C. 空港関連)	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
M02	10	新千歳空港 (C. 空港関連)	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
M02	11	新千歳空港 (C. 空港関連)	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
M02	12	新千歳空港 (C. 空港関連)	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
M02	13	新千歳空港 (C. 空港関連)	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。文言を変更
M02	14	新千歳空港 (C. 空港関連)	東	-	新規	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
M02	15	丘珠空港(札幌飛行場) (C. 空港関連)	東	-	継続	誘導案内灯の通年設置	冬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
M02	16	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

M02	17	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、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
M02	18	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
M02	19	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多だけでなく、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	20	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
M03	1	成田国際空港 (E. 空域管制関連)	東 空	-	継 続	カーフェュー明け滑走路・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、入念なブリーフィング(打ち合わせ)を行うことが出来、安全運航に集中できるため。	継続要請
M03	2	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