・　他の滑走路関係業務提供者と連携し、自空港のホットスポット（過去に滑走路誤進入が発生したこと等を踏まえ、滑走路誤進入の危険性が高いと認められる地点をいう。以下同じ。）を特定し、定期的に見直すとともに、特定されたホットスポットについて以下の措置を講じること。

ア　ホットスポットを示す図表の滑走路関係業務提供者への配布及び航空路誌（Aeronautical Information Publication（AIP））における公表並びに定期的な見直し

イ　特定されたホットスポットに関連する危険性を早期に除去又は軽減するための適切な方策の検討

・　施設の新設又は変更に当たり、優良事例やガイダンス資料を活用し、滑走路誤進入リスクとその軽減策を考慮した上で実施すること。

・　工事等を行う事業者等に対し、航空機の運航の安全確保と工事等の安全管理が確実に実施されることを確認すること。

・　他の滑走路関係業務提供者等に対し、航空情報の共有等により工事等作業に係る情報を事前に共有すること。

・　他の滑走路関係業務提供者と連携し、工事等の作業の計画について、航空機や工事車両等による滑走路誤進入等の想定されるリスクを特定し、軽減策を確立するための安全評価を行うとともに、当該安全評価に係る情報について、他の滑走路関係業務提供者等と共有すること。

・　航空機又は車両に対し、他の航空機又は車両が当該滑走路を占有（使用）していることを赤色の灯火で示す施設である滑走路状態表示灯（Runway Status Lights system。以下「RWSL」という。）について、各空港の３．に規定する滑走路関係業務提供者の連携体制において他の滑走路関係業務提供者と連携し、各空港の特性に応じた運用（点消灯の時機など）の効果を確認すること。

・　設置済みの飛行場標識施設等の滑走路誤進入防止効果を確認し、標識の新たな導入や位置の変更等の必要性を検討すること。また、導入や位置変更等をした標識についても滑走路誤進入防止効果を確認すること。

・　滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に、当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場標識施設について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。

・　主要空港（新千歳、成田国際、東京国際、中部国際、大阪国際、関西国際、福岡及び那覇空港）においては、航空情報により閉鎖中であることが公示されている滑走路に進入する場合及び管制機関等と調整した上で空港の設置者が定める場合を除き、滑走路に進入する車両を使用する者に対して、当該車両に、施行規則第92条第16号に規定する位置情報及び識別記号をモードＳ信号により自動的に送信する機能を有する装置を装備させること。

②　滑走路逸脱を防止するための取組

・　滑走路から逸脱した場合においても航空機の損傷を軽減するために、施行規則等で規定されている滑走路端安全区域（Runway End Safety Area。以下「RESA」という。）を設けること。ただし、RESAの長さが確保できない場合には、滑走路をオーバーランする航空機を確実に減速させ、航空機の損傷を軽減させるアレスティングシステムを、滑走路終端を超えた部分に設置することにより、その長さを縮小することができる。

・　航空情報により公示された航空機の離着陸に利用可能な滑走路の長さが変更される場合には適切に航空情報の発行を依頼すること。

・　滑走路に積雪又は凍結がある場合は、定められた報告様式により、滑走路の路面状況を評価し、他の滑走路関係業務提供者に対する適時報告を行うとともに、速やかに航空情報発行の手続きをとること。なお、評価及び報告を行う職員に対して、あらかじめ教育訓練を行うこと。

・　滑走路の路面の雨水を良好に排水するため、滑走路の勾配を施行規則等の規格に適合するものとした上で、滑走路の表面が十分な摩擦抵抗を有するとともに、航空機の運航に対する安定性及び雨水に対する排水性を有するよう、舗装の維持管理及び改修を行うこと。

③　その他共通事項

・　航空機の運航に必要な滑走路、着陸帯、誘導路等の施設及び飛行場標識施設について、それぞれの設置基準に基づいた位置及び構造を有するとともに、飛行場標識施設については明瞭に識別できるよう、適切に維持管理及び改修を行うこと。

・　他の滑走路関係業務提供者に対し、自空港のホットスポット等に関する資料を配布するとともに、無線通信手順や車両運転等に関する基本動作の徹底など、継続して滑走路安全の啓発に係る活動を実施すること。

⑶　航空保安施設の設置者の取組

航空保安施設の設置者は、航空機の離着陸の安全を確保するために航空保安施設を管理する責務を負っており、滑走路誤進入・逸脱を防止するため、航空保安施設が有効に機能するよう維持管理や改修等を行うことが求められる。

以上の役割を踏まえ、航空保安施設の設置者は以下の取組を行うものとする。

①　滑走路誤進入を防止するための取組

・　RWSL等の適切な運用を確保するとともに、３．に規定する滑走路関係業務提供者の連携体制においてRWSLにおける点消灯の時機等の運用を評価・検討した上で、必要に応じ、それらの運用の改善を行うこと。

・　LVPの適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順を確実に実施すること。

・　既設の飛行場灯火の滑走路誤進入防止効果を確認し、新たな施設の導入や位置の変更等の必要性を検討すること。また、導入や位置の変更等をした飛行場灯火について滑走路誤進入防止効果を確認すること。

・　滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場灯火について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。

②　滑走路逸脱を防止するための取組

・　航空保安施設について、それぞれの設置基準に基づいた位置及び構造を有するとともに、その機能を確保するよう、適切に維持管理及び改修を行うこと。

③　その他共通事項

・　離着陸に利用する航空保安施設の機能確保のために必要な周辺環境を適切に管理するとともに、当該施設の状態監視を行い、運用に支障が生じた場合又はその状況から復旧した場合、必要な滑走路関係業務提供者に対し、速やかに情報を提供すること。

⑷　管制機関等の取組

管制機関等は、航空機が安全に離着陸できるよう、気象情報や交通状況を常に監視しつつ、航空機や車両に対する離着陸順序、管制間隔及び地上走行経路の設定・指示並びに情報の提供を行うことが求められる。

以上の役割を踏まえ、管制機関等は以下の取組を行うものとする。

①　滑走路誤進入を防止するための取組

・　以下の手順を含む管制機関等の業務処理手順を評価し、その結果を踏まえ、滑走路誤進入に対する不安全要素となり得る手順について、必要な滑走路関係業務提供者と相互に見直しを行うこと。

ア　管制機関等の業務提供者が航空機や車両の滑走路使用状況を認識するための手順

イ　滑走路点検の手順

ウ　滑走路への進入及び離脱の手順

エ　LVPの適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順