・　以下の手順等を適切に定めること。
ア　運航乗務員間の意思決定、適切な介入及び役割に関する手順（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
イ　航空機製造者の定める離陸、着陸及び着陸復行に関するマニュアルに従った運航手順及びTEMの実施に係る手順
ウ　運航乗務員が気象及び空港の路面状況を把握するための手順
エ　実際の到着時刻に予報されている天候の悪化を考慮した着陸性能を計算する手順
オ　運航乗務員が着陸復行を実施するための方針
カ　航空機の製造者が設定する進入時の諸元からの許容逸脱範囲
キ　ステライルコックピットルールを遵守するための手順
・　上記の手順を必要に応じて改善するため、以下の事項を実施すること。
ア　飛行データ解析、航空運送事業者等による路線運航安全監査（Line Operations Safety Audit（LOSA））、自主的な航空安全報告等の社内プログラムを活用し、手順の遵守状況及び不足点の評価並びに技能発揮訓練（Crew Resource Management（CRM）訓練）の適用状況の評価を行うこと。
イ　飛行データ解析が実施されている場合、包括的な飛行データの分析によるリスク評価を実施し、手順に反映させること。
ウ　手順の不遵守事例について、根本原因を分析し、手順の改善に活用すること。
エ　管制機関等と連携し、特にリスクが高いとされる滑走路への不安全な進入を減らすため手順等の見直しを実施すること。
オ　航空機の製造者と協力して運用上の問題を把握し、必要に応じ手順を改善すること。
・　進入、着陸及び着陸復行の際に、運航乗務員が最適な自動化レベルを用いることができるよう、訓練、標準的な手順（Standard Operational Procedure（SOP））策定等の必要な支援を行うこと。
・　必要に応じて、滑走路逸脱警報装置を航空機に装備すること。

⑹　グランドハンドリング事業者の取組

グランドハンドリング事業者については、グランドハンドリング業務で使用される車両は滑走路に進入する機会が多いこと、また、昨今、航空需要が回復する中で、空港の制限区域内における事故の発生件数が増加しており、グランドハンドリング業務に関連する事案が多数を占めていることを踏まえ、空港の設置者の協力を得て、事業実態を把握するためグランドハンドリング事業者から国が直接情報提供を受ける仕組みや、重大事案等発生時に国が直接調査を行う等の仕組みの整備を行ったところである。

このような背景も踏まえ、グランドハンドリング事業者においては、車両による滑走路誤進入の防止について、国が共有する安全情報等も活用し、滑走路の安全確保の一端を担う立場として主体的に取り組むことが必要である。具体的には、航空運送事業者が定める運航規程や空港の設置者が定める構内ルールを遵守することに加え、３．に掲げる連携体制への参加・協力等、他の滑走路関係業務提供者と連携し、各空港の滑走路の安全確保に貢献していくことが重要である。

また、重大な事案等が発生した場合は、国や空港の設置者が行う直接調査や是正要請に協力し、再発防止等の必要な措置を確実に講じること。

⑺　その他共通で留意すべき事項

滑走路関係者は、ヒューマンエラーを防止するための注意喚起や業務補助等、滑走路誤進入・逸脱の防止に資する利用可能な技術の導入について、技術の進展を踏まえつつ随時検討を行うとともに、導入した技術を必要に応じ適切に活用することが必要である。

３．滑走路関係業務提供者の連携体制の整備

⑴　各空港における連携体制の整備

滑走路の管理や運用には多数の関係者が関与するため、滑走路関係業務提供者その他の関係者における調整や認識の共有が不十分なまま措置を講じた場合、その効果が十分に発揮されない可能性があるほか、誤解や認識不足による新たなリスクを生じるおそれもある。このため、滑走路誤進入・逸脱の防止のための措置を講ずるに当たっては、安全リスクに関する情報収集や評価、対応策の検討について、滑走路関係業務提供者が個別に行うのではなく連携して行われることが重要である。

このため、２．に掲げる取組を含む滑走路誤進入・逸脱の防止のための取組を行うに当たり、以下のとおり、各空港において関係者における連携体制を整備するものとする。

①　主要空港における体制整備

空港の規模や利用状況等を踏まえ、特に必要性が高い主要空港においては、以下のとおり滑走路安全チームを設置し、滑走路誤進入・逸脱の防止のための取組を実施するに当たり、関係者における連携体制を整備すること。

ア　対象となる主要空港

滑走路安全チームを設置すべき主要空港は、新千歳、成田国際、東京国際、中部国際、大阪国際、関西国際、福岡及び那覇空港とする。なお、これ以外の空港においても、②の連携体制として滑走路安全チームを設置することは有益であり、この場合、以下のイからオまでに準じて活動が行われることが望ましい。

イ　活動内容

滑走路安全チームは、滑走路誤進入・逸脱に関する情報の収集や評価、対策の検討、効果の検証、見直し等を行うものである。また、これらの活動に必要な場合、関係機関との連携や、航空安全当局への提言等を行うことも考えられる。なお、議題として取り扱う範囲は必ずしも滑走路上に講じられる措置に限られるものではなく、例えば誘導路など、滑走路誤進入・逸脱防止のために周辺に講じられる措置も含め、必要な取組を幅広く取り扱うことが望ましい。

活動内容の例としては、不安全要素の特定、安全リスク評価、リスク低減策と行動計画の策定、情報の管理と共有などが挙げられる。具体的な活動内容は、各空港において当該空港の事情等を踏まえ検討すること。

ウ　設置者

滑走路安全チームは、各空港の設置者が設置することとし、事務局については当該空港の設置者が担うこととする。

エ　構成員

滑走路安全チームには、各空港において滑走路の管理や運用に直接関わる者が参加することが重要であり、構成員としては、例えば以下の者が想定される。空港の設置者は、幅広い関係者が参加する意義と、会議の実効性・継続性を考慮しつつ、各空港の事情等を踏まえ参加を呼び掛けること。

・　空港の設置者
・　航空保安施設の設置者
・　管制機関等