

# 羽田空港閉鎖滑走路における管制ミスに関する取り組みについて

平成 17 年 6 月 13 日  
航 空 局

4月29日に羽田空港で発生した管制ミスについて、5月2日から1ヶ月間羽田空港で監察を行った結果判明した要因と、これを踏まえた再発防止策等の取り組みは次のとおりである。

## 1. 本件発生に至った要因等

監察の結果判明した本件発生に至った要因等は次のとおりである。

### (1) 本件事案に至った要因 (別添 1、2 参照)

当日のブリーフィング時に A 滑走路の閉鎖に係る航空情報 (AIP 補足版) を確認しなかったこと。

- ・ AIP 補足版等ノータム以外の航空情報の処理手順がなかった。
- ・ 航空情報担当が AIP 補足版の確認をしていなかったことに次席管制官が気づかず、ダブルチェック体制が機能していなかった。

前年度に夜間勤務帯である 23 時以前に計画的に A 滑走路を閉鎖した事例はなかったこと等により、当該チームは午後勤務帯中に同滑走路が閉鎖されることはないと思いこんでいたこと。

1 日 1 回滑走路等運用制限整理簿が作成されるが、午後勤務帯では使用していなかったこと等他の情報の共有が十分でなかったこと。

### (2) その他本件に関連して監察により判明した事項 (別添 1 参照)

発生したトラブルに係る事後の情報連絡体制が不十分であった。

滑走路閉鎖時間の決定について、明確な判断基準がないまま現場の調整に任されていた。また、今後これら運用制限の拡大・複雑化が予想される。

ブリーフィング時の周知方法に改善を要する点があった。

## 2. 再発防止策等の取り組みについて(別添3参照)

上記要因等を踏まえ、以下の再発防止策等に取り組むこととした。

### (1) 実効性ある情報伝達・確認システムの確立

#### マニュアルに基づく航空情報伝達・確認の実施等

ダブルチェック体制確立までの当面の間の措置として、ブリーフィングへの先任管制官の出席等確認体制の重層化を各管制機関で直ちに実施した。

航空情報伝達処理要領(マニュアル)を策定し、これまで各チームに任されていた航空情報の収集・管理について収集の対象範囲、処理手続を統一し、羽田においては5月14日からダブルチェック体制の下での航空情報の伝達を開始した。他の各管制機関についても5月20日から要領を策定し、これに基づく航空情報の伝達を開始した。(別添4)

さらに、ブリーフィングにおいてブリーフィングシートを活用することとし、羽田では直ちに実施し、他の各管制機関についても今後可及的速やかに実施する。(別添5)

#### 滑走路等運用制限等に係る情報処理システムの整備

滑走路等の運用制限等に係る有効な航空情報をコンピュータの画面に表示する情報処理システムを今後6ヶ月を目途に整備し、羽田空港においては7月から一部機能について運用を開始することとした。

さらに、これらの情報を含め、管制官が必要とする情報を管制塔やレーダー室の表示装置にも適時適切に自動表示する機能の整備に取り組むこととする(別添6)。

#### 空港事務所内の情報共有体制の構築

滑走路閉鎖時には運航情報官から管制官に周知し、飛行場情報放送サービス(ATIS)により航空機にも情報を提供するとともに、閉鎖滑走路の

進入角指示灯、進入灯の消灯について電気職員が管制官に確認する運用を、羽田空港では5月14日から実施し、その他の各空港においても5月20日から実施した。(別添7)

## (2) トラブル発生時の情報連絡体制の充実

管制業務に関連するトラブル発生時の連絡網を5月14日に羽田空港で策定したほか、5月20日までに他の各管制機関で策定し、迅速な情報連絡を徹底することとした。

## (3) 空港運営に係る調整体制の強化 (空港運営委員会(仮称)の設置)

より適切な空港運営を図るために、空港運用及び安全に重要な影響がある滑走路閉鎖時間の決定、工事計画の策定、訓練の実施・策定等空港運営の基本的事項について、運用調整・情報管理を一元化し、迅速な処理と的確な判断が行えるよう7月1日から羽田空港事務所に空港運営委員会(仮称)を設置し、同委員会で空港長の判断の下事務所としての意思統一を図ることとする。(別添8)

## (4) 複雑化する運用制限への対応

今後、運用制限が複雑化することに対応するため、管制シミュレータの導入と訓練の強化を図る。

## 3. その他

なお、緊急安全総点検の一環として行った管制機関の緊急総点検の結果は別添9のとおり。