

最近発生した事案

- 福岡航空交通管制部における部外者による無線交信
(平成 22 年 10 月 6 日)
- 旭川空港付近で発生した重大インシデント
(平成 22 年 10 月 26 日)
- 福岡空港で発生した重大インシデント
(平成 23 年 5 月 10 日)
- 東京航空交通管制部における不適切な見学受入対応
(平成 23 年 7 月 10 日)

福岡航空交通管制部における部外者による無線交信

(平成 2 2 年 1 0 月 6 日)

福岡航空交通管制部における部外者による無線交信 (平成22年10月6日)について

1. 事案の概要

平成22年7月上旬、福岡航空交通管制部に対し、地元の中学校より、10月5日(火)から7日(木)までの3日間、中学生2名による職場体験実習を受け入れて欲しいとの依頼があり、同管制部は、7月13日(火)、部議においてこれを受け入れることを決定した。

しかしながら、その後、当該職場体験実習について具体的にどのような内容とすべきか、安全上・法令上どこまでの対応が可能か等についての十分な検討は行われなかった。また、管理職から関係職員に対する事前の説明や協力依頼等が適切になされず、役割分担や責任が曖昧なままとなり、現場の職員任せの状況が生じた。

このような中で、当該職場体験実習が実施され、6日(水)午前の管制運用室の見学の際、10時44分頃から46分頃にかけて、その場にいた管制官3名が、当該中学生2名に対し、運航中の航空機2機に対する英文の管制指示にカタカナを振ったメモを渡すなどし、無線交信で読み上げさせるという事態が生じた。

また、前任管制官(3名の管制官の上司)及び別の管制官1名は、管制運用室の見学後、同日昼頃に、当該中学生から、パイロットと交信した旨の発言を聞いたが、事実関係を確認することもなく、当該中学生に対して口外しないよう依頼(いわゆる「口止め」)した。さらに、別の職員1名も、当該管制官からの依頼を受け、翌7日(木)朝に中学生に対して口外しないよう伝えたが、同日午後に実施された「研修のまとめ」の時間に中学生が再度パイロットと交信した旨を述べたため、その後中学生に対して改めて口外しないよう伝えた。

前任管制官は、事情を知った管制部長からの指示を受けて本省に連絡したが、上記の経緯から、本省への第一報は二日間遅れて8日(金)となった。

2. 事案の原因等

事案発生後、本省職員による調査を行った結果、上記内容が判明したが、それを踏まえ、本件事案の原因及び背景について整理すると以下のとおりである。

【受け入れ準備の杜撰さ①:実習内容の検討不足】

- ・ 中学生による職場体験実習の受け入れを決めたものの、実習内容の吟味等が行われておらず、関係職員の間で、漠然と、中学生に対してできるだけ積極的に対応すべきとの認識のみが広がり、実習の趣旨に

照らして何を体験させるべきか、どこまで体験させて良いか、関係法令に抵触することはないか等について実務的に検討する必要性についての問題意識が希薄ないし欠如していた。

【受け入れ準備の杜撰さ②: 部内への周知・説明不足】

- ・ また、関係職員への事前の十分な説明や協力依頼等が適切になされておらず、その結果、関係職員の役割分担や責任が曖昧なままとなり、また、日程等の連絡も不正確な部分があったこともあって、一部の部署においては、当日中学生を受け入れることとなった現場の職員任せの状況となっていた。

【責任の重さ・安全意識への認識不足、緊張感の欠如】

- ・ さらに、仮に上記の事情があったとしても、航空交通管制部の業務が航空の安全確保のために果たしている役割を考えれば、受け入れの現場において、中学生に行わせてはならないものは当然判断できたはずであるが、実際には適切に対応できなかったことからすると、関係職員において、管制部が担っている責任の重さと安全意識に対する認識が不十分であり、また、業務を行うに当たっての緊張感にも欠けていたと言わざるを得ない。

【公務員としての常識の欠如】

- ・ 中学生に対して口外しないよう依頼した点については、航空交通管制部ひいては航空の安全そのものへの国民の信頼を損なうものであり、どのような意図であったとしても正当化されるものではない。このようなことが現実には発生した以上、事実関係を迅速かつ的確に報告するという、公務に従事する職員一般に求められる当然の常識が欠如していたと言わざるを得ない。

＜本件事案に係る職員の処分＞

本件事案を受け、国家公務員法に基づき、関係職員に対し以下の処分を行った。

(1) 中学生に無線交信させた者

被処分者 航空管制官3名

懲戒処分 減給1月間 俸給の月額の10分の1

(2) 中学生に対し口外しないよう依頼した者

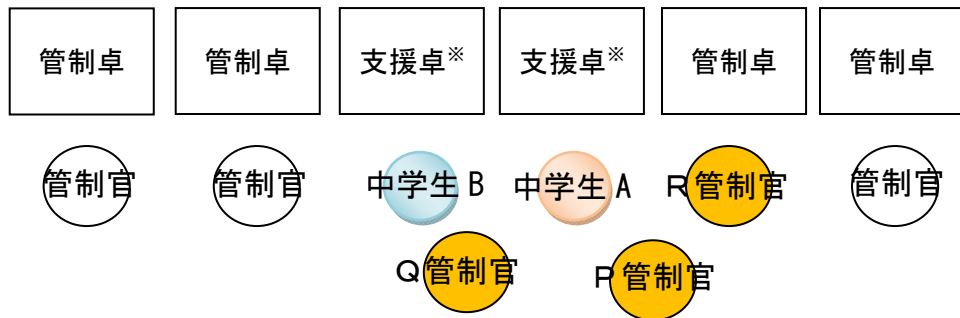
①被処分者 航空管制官1名

懲戒処分 減給1月間 俸給の月額の10分の1

②被処分者 航空管制官1名

懲戒処分 戒告

1. 事案発生時の管制運用室の状況



※ 事案発生時は予備として本来の管制業務には使用していなかった。

2. 交信概要

管制官 3 名が、中学生 A・B に対し、運航中の航空機 2 機に対する管制指示をカタカナ書きしたメモを渡し、無線交信で読み上げさせた。

時 間	送信者	通 報 内 容
10:44 頃	中学生 A (P 管制官から 渡されたメモ を読み上げ)	ジャパン エア スリーワンファイブ, コンタクト フク オカ アプローチ ワンワンナインデシマルシックスファ イブ (日本航空 315 便、周波数 119.65 にて福岡空港事務 所管制官とコンタクトして下さい。)
10:46 頃	中学生 B (Q 管制官から 渡されたメモ を読み上げ)	スカイマーク ゼロゼロセブン, コンタクト フクオカ アプローチ ワンワンナインデシマルシックスファイブ (ス カイマーク 007 便、周波数 119.65 にて福岡空港事務所管 制官とコンタクトして下さい。)

福岡管制部管制運用室



管制官ヘッドセット

F02
中国南セクター

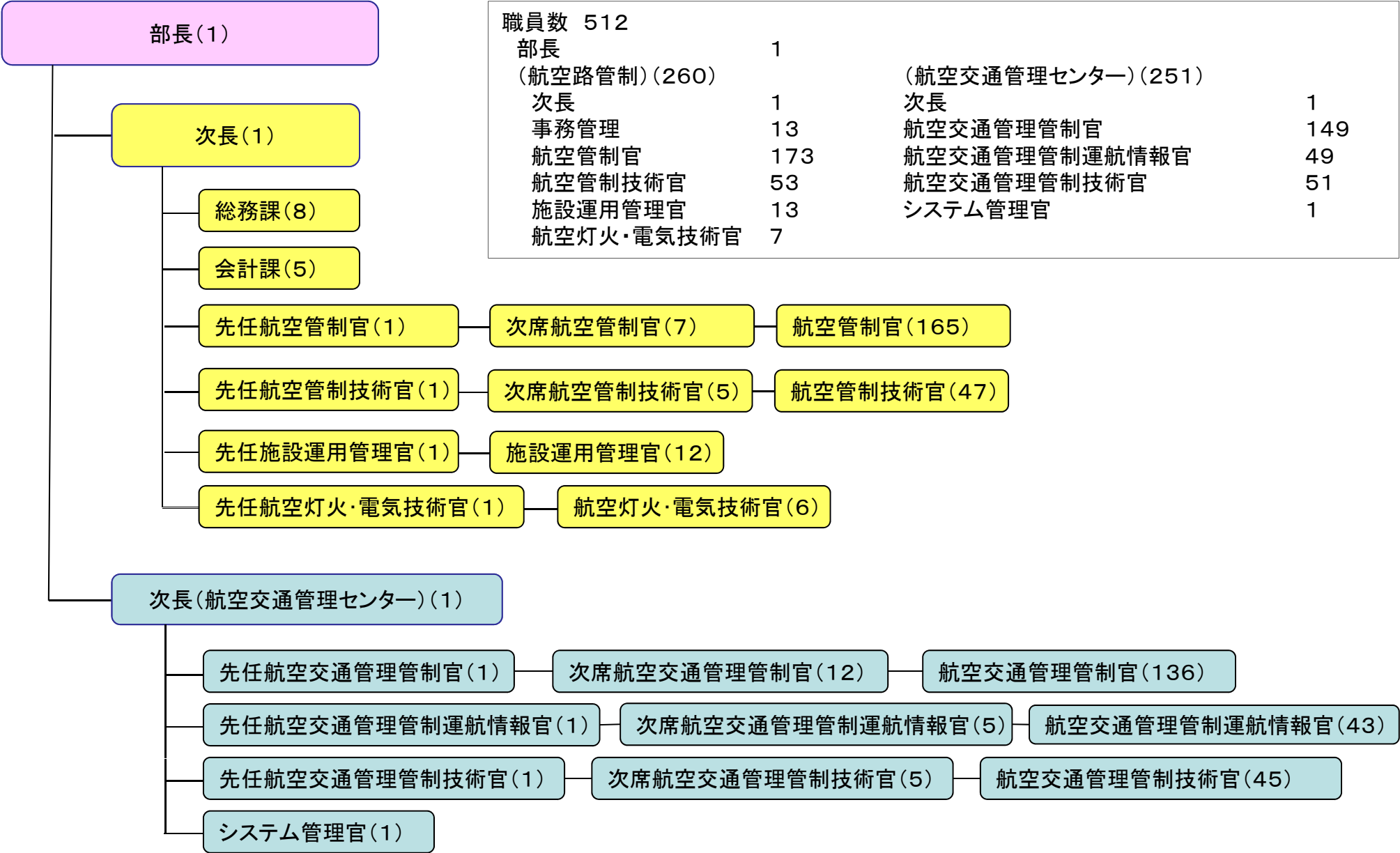
F01
中国北セクター

F02
支援卓

F01
支援卓



福岡航空交通管制部(組織図)



10月6日10:44頃

福岡管制部
中国北セクター

JAL315
福岡空港行き

SKY007
福岡空港行き

約30Km

TOYOTAポイント

福岡進入管制区



10月6日10:46頃

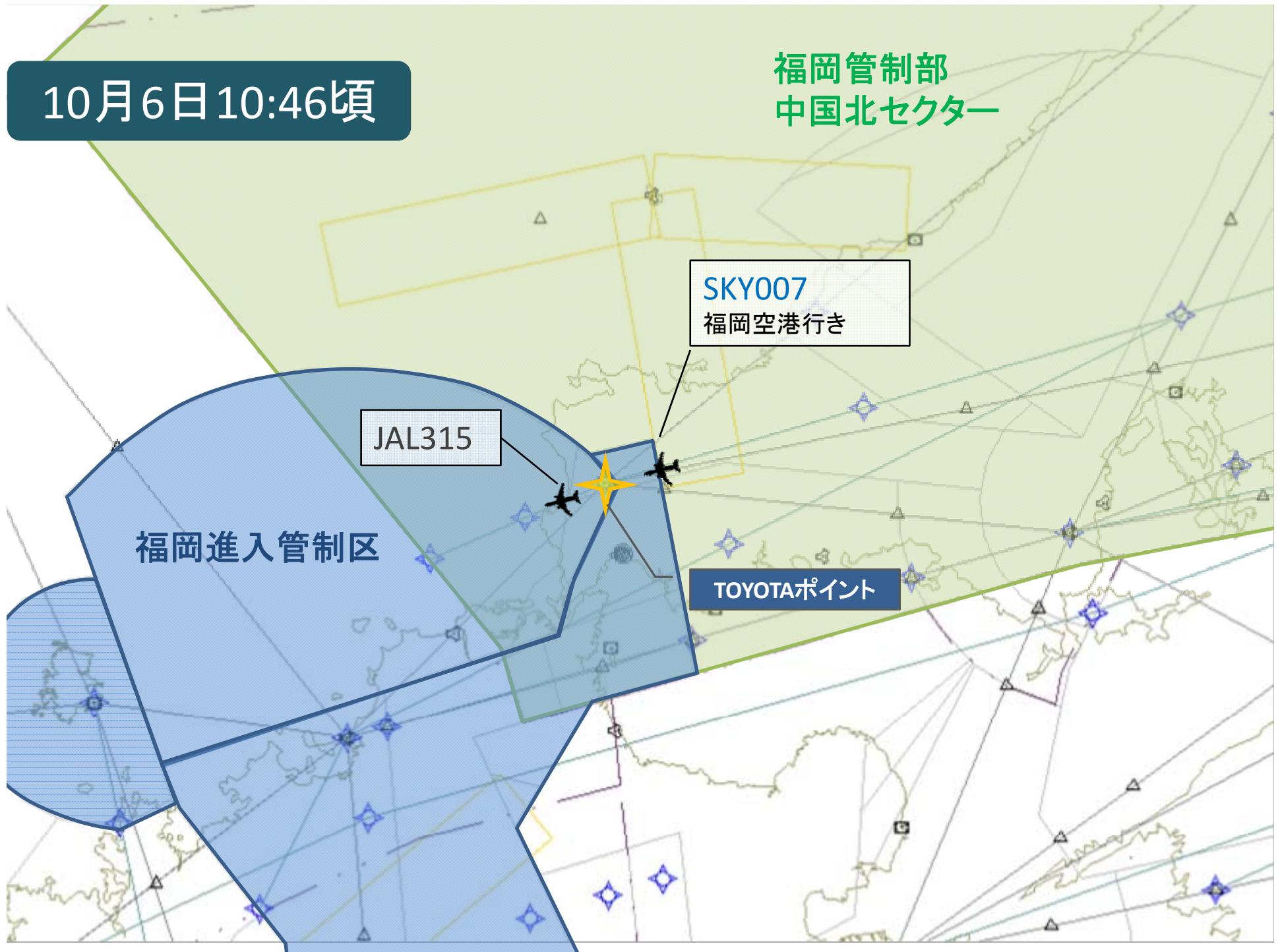
福岡管制部
中国北セクター

SKY007
福岡空港行き

JAL315

福岡進入管制区

TOYOTAポイント



平成22年10月12日

福岡航空交通管制部での部外者による無線交信についての
国土交通大臣コメント

1. 航空管制業務は航空機の安全運航の根幹に関わるものであり、部外者に無線交信を行わせたこと、また、その事実を隠そうとしたことは、航空交通管制部の職員にあるまじき行為であって、航空の安全に対する国民の信頼を大きく損なうことになったことに対し、心からお詫びを申し上げたい。
2. 今後、事実関係をさらに精査し、その結果を踏まえて関係者に対し厳正に対処するとともに、二度とこのようなことが無いよう業務の一層確実な遂行と安全意識の徹底を図って参りたい。

旭川空港付近で発生した重大インシデント
(平成 2 2 年 1 0 月 2 6 日)

旭川空港付近で発生した重大インシデント (平成22年10月26日)について

1. 事案の概要

平成22年10月26日(火)、全日空(ANA)325便(乗員6名乗客51名)が中部国際空港を離陸し旭川空港に向け、札幌航空交通管制部管制官の指示により降下中、旭川市の東約30km、高度約7,000フィート(約2,133メートル)付近において地表面と接近したことから、対地接近警報装置※の警報が作動したため、当該警報に従い上昇した。

※対地接近警報装置(GPWS:Ground Proximity Warning System)とは、一般的に、

- ・ 航空機が異常に地上に接近(地表との高度差が概ね約750m以下)した場合
- ・ 航空機の前方にある山の斜面への衝突の危険が生じた場合

等に、合成音声及び表示により、操縦士に対して、注意を喚起し、必要に応じ回避指示を発する装置のことをいう。現在、小型機(9席かつ5,700kg未満)を除く我が国のすべての飛行機に対し、当該装置の装備が義務付けられている。

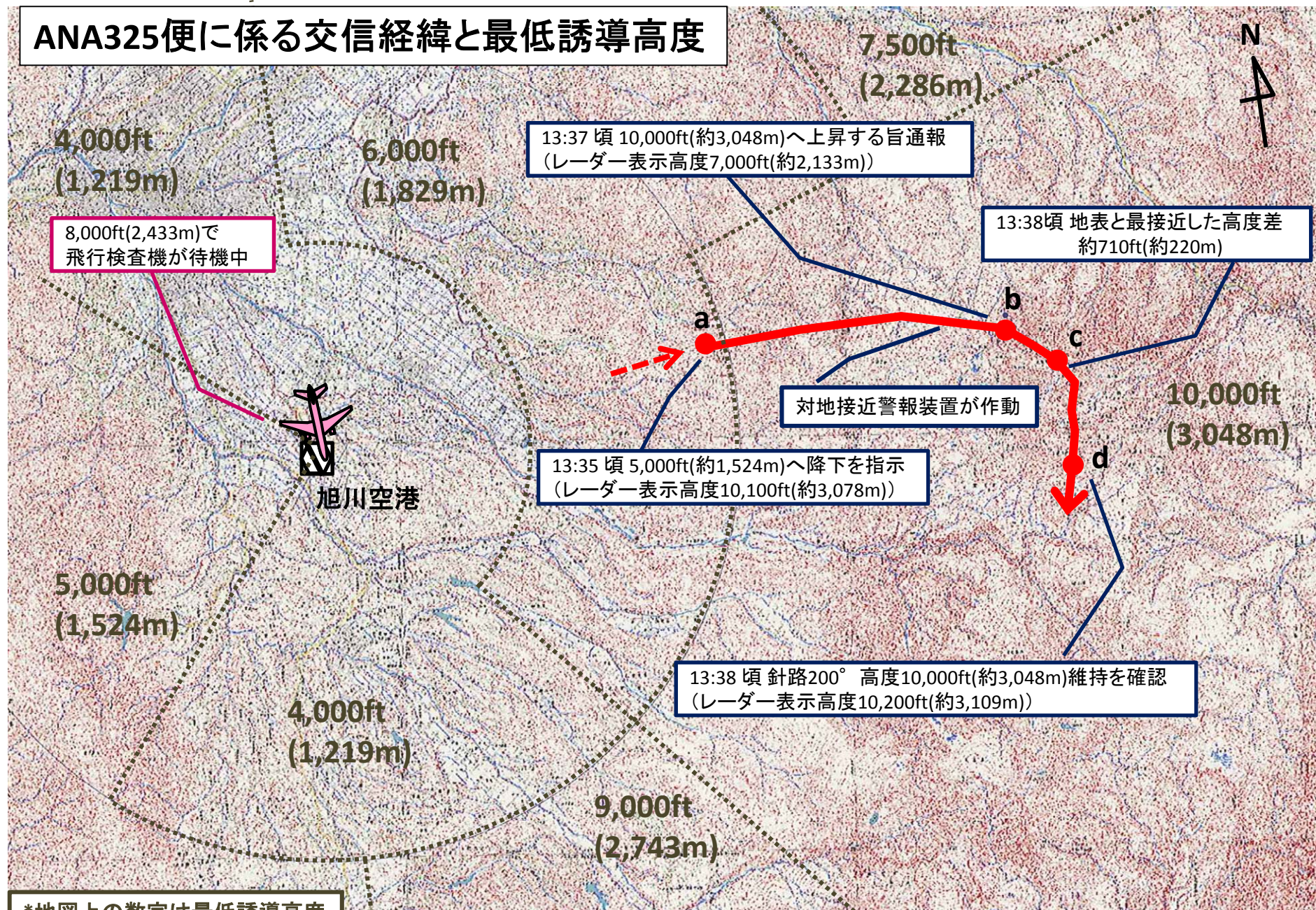
当時、別の航空機(航空局飛行検査機)が、機体の不具合発生のため、旭川空港上空を8,000フィート(約2,433メートル)で待機中であり、管制官は高度10,000フィート(約3,048メートル)を航行中であったANA325便に対し、これを避けるため東側に誘導し、最低誘導高度※10,000フィートを下回るにも拘わらず、5,000フィート(約1,524メートル)への降下を指示した。当該機はこれに従って山間部に向かって降下を行い、対地接近警報装置の警報が作動し、回避操作後も地表との高度差が約710フィート(約220メートル)まで接近したものと考えられる。

※最低誘導高度：レーダー誘導を行う際、管制官が航空機に指定することができる最低高度。

2. 事案の原因等

運輸安全委員会において調査中。

ANA325便に係る交信経緯と最低誘導高度



※ 本図は、平成22年10月26日に航空局において公表した資料から、運輸安全委員会が平成22年11月24日に調査進捗状況として公表した資料をもとに、一部修正したもの。

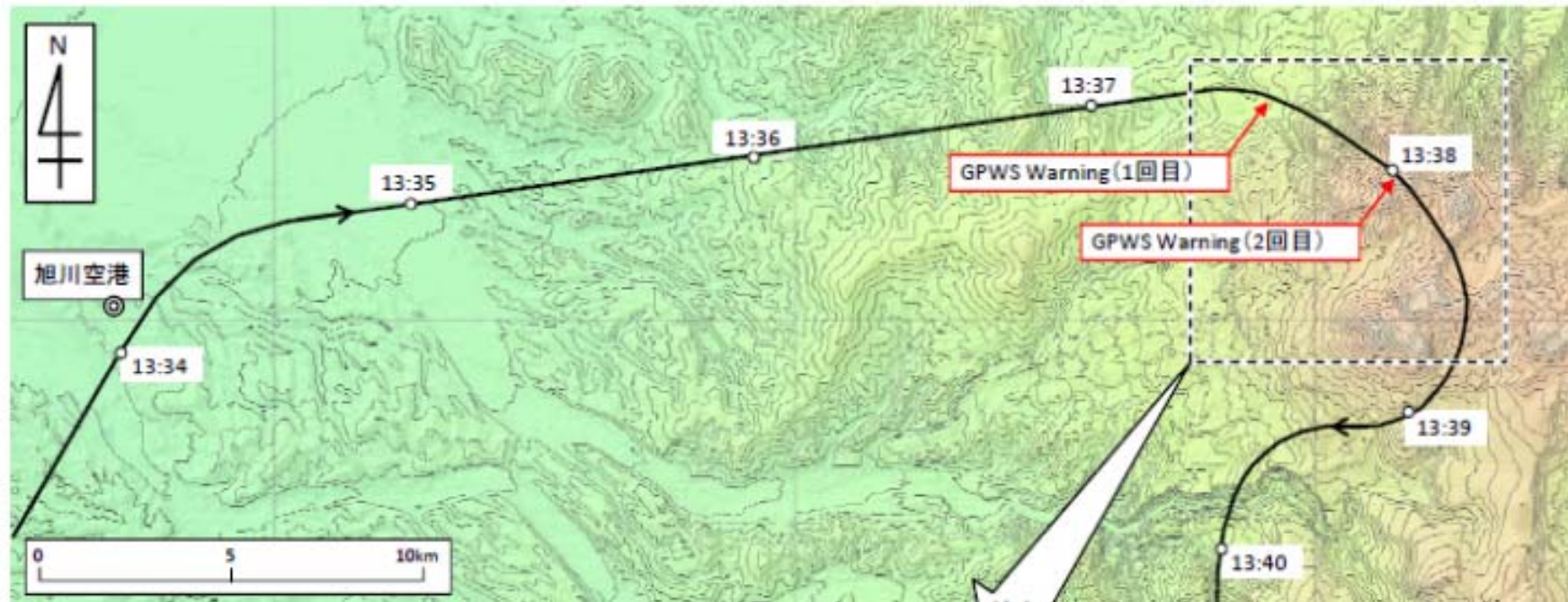
ANA325便の推定飛行経路図 (運輸安全委員会資料 付図1-1)

運輸安全委員会

■ エアーニッポン機ボーイング式737-800型 重大インシデント

(平成22年10月26日発生 於: 北海道旭川市の東30キロメートル、高度約2,100メートル)

【平成22年11月24日現在】調査進捗状況より



付図1-2

※ この内容は、今後の詳細な解析により変更する場合があります。

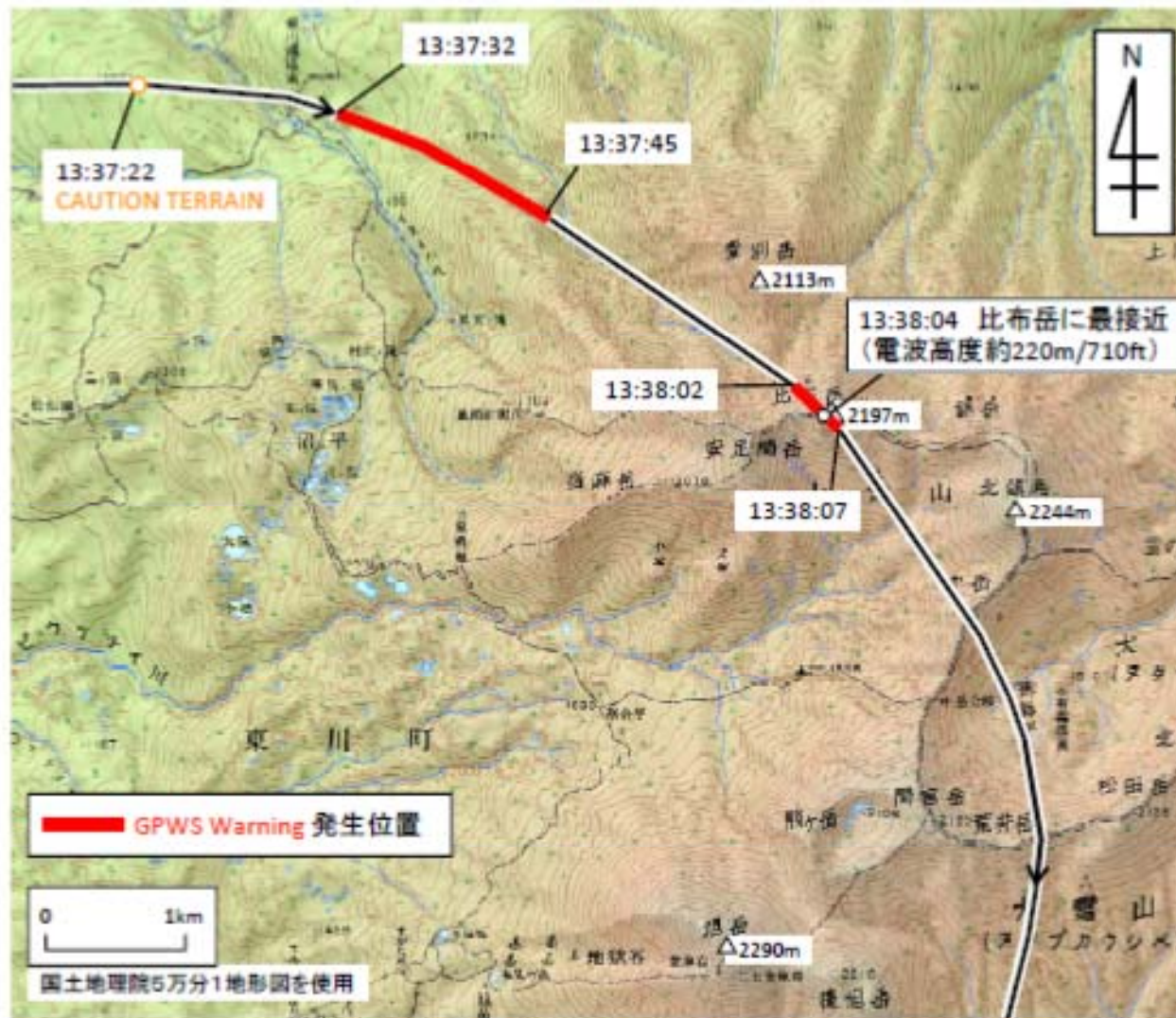
ANA325便の推定飛行経路図 (運輸安全委員会資料 付図1-2)

運輸安全委員会

■ エアーニッポン機ボーイング式737-800型 重大インシデント

(平成22年10月26日発生 於: 北海道旭川市の東30キロメートル、高度約2,100メートル)

【平成22年11月24日現在】調査進捗状況より



※ この内容は、今後の詳細な解析により変更する場合があります。

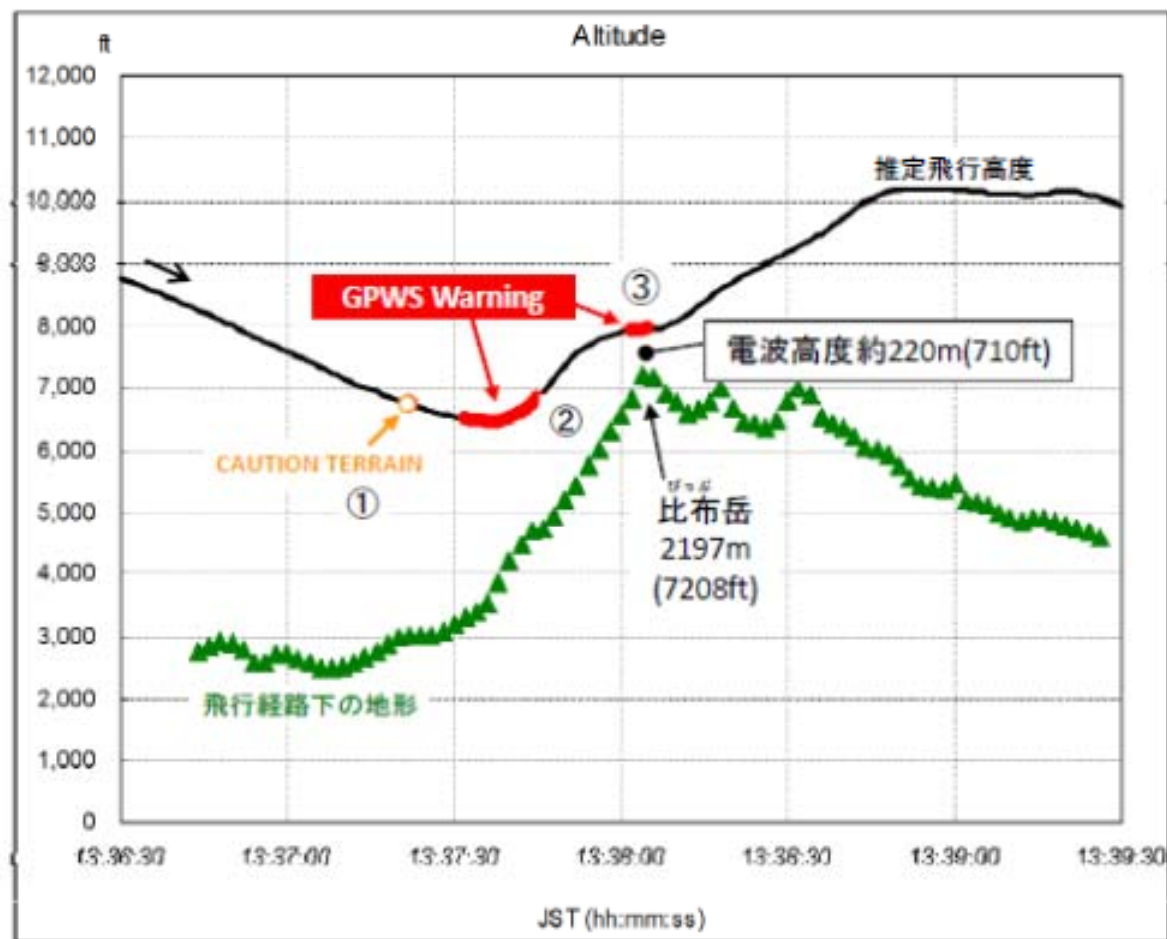
ANA325便の推定飛行経路図 (運輸安全委員会資料 付図2)

運輸安全委員会

■ エアーニッポン機ボーイング式737-800型 重大インシデント

(平成22年10月26日発生 於: 北海道旭川市の東30キロメートル、高度約2,100メートル)

【平成22年11月24日現在】調査進捗状況より



※ この内容は、今後の詳細な解析により変更する場合があります。

- ① “Look-Ahead Terrain Alert”モードによる Caution Terrain 警報
- ② “Look-Ahead Terrain Alert”モードによる Terrain Terrain Pull up 警報
- ③ “Radio Altitude Based Alert”モードによる Terrain Terrain Pull up 警報

福岡空港で発生した重大インシデント
(平成23年5月10日)

福岡空港で発生した重大インシデント (平成23年5月10日) について

1. 事案の概要

平成23年5月10日(火)、日本エアコミューター(JAC)3626便(以下「JAC機」)は、11時57分50秒に福岡空港事務所の飛行場担当席(いわゆる「ローカル席」)の管制官(A管制官)から着陸許可を得て、福岡空港に向けて進入を行っていた。

その後、A管制官は、11時58分45秒に、出発のため誘導路を走行中であった全日空(ANA)487便(以下「ANA機」)に対して、離陸許可を発出した。

JAC機のパイロットは、A管制官がANA機に対して発出したこの離陸許可を無線で聴取していたことから、11時59分00秒、自機に対して着陸が許可されていることの確認をA管制官に求めた。

JAC機のパイロットからのこの確認により、A管制官はJAC機が進入中であることに気づき、同機に復行(着陸のやり直し)を指示し、引き続いて、ANA機に対して離陸許可の取消しと滑走路上で待機を指示した。

JAC機は滑走路端手前約3マイル(約5.6キロメートル)の地点で着陸復行を行い、ANA機は滑走路上で待機した。

A管制官は、JAC機を復行のためレーダー室の管制官に移管した後、ANA機に対して改めて離陸許可を発出した。ANA機はその後12時02分に離陸し、また、JAC機は12時13分に着陸した。

(参考：関係機の概要)

JAC機(日本エアコミューター3626便)

宮崎発福岡行き、ボンバルディアDHC-8-402型

乗客75名、乗員4名(計79名)

ANA機(全日本空輸487便)

福岡発那覇行き、ボーイング767-300型

乗客121名、乗員8名(計129名)

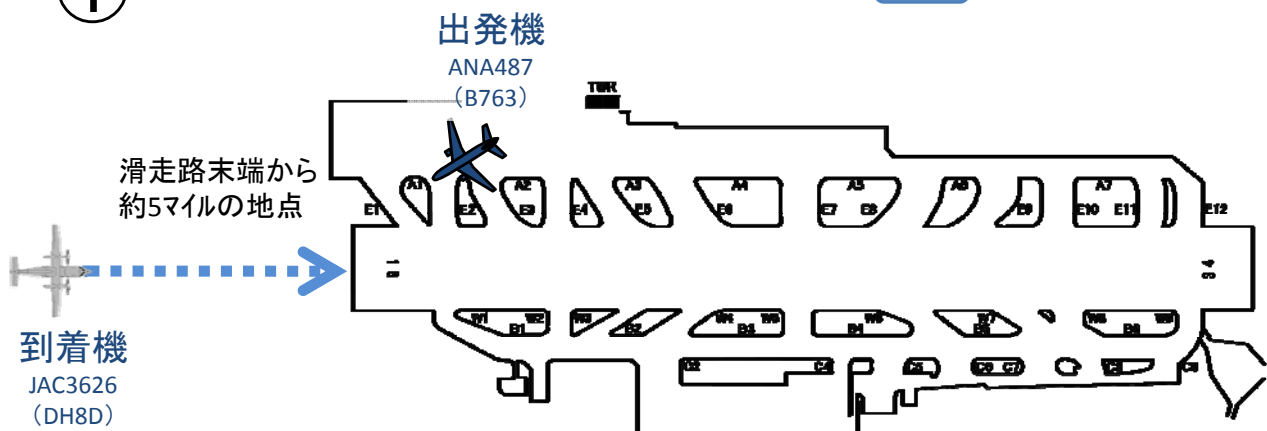
2. 事案の原因等

運輸安全委員会において調査中。

平成23年5月10日
福岡空港で発生した重大インシデントについて

①

東



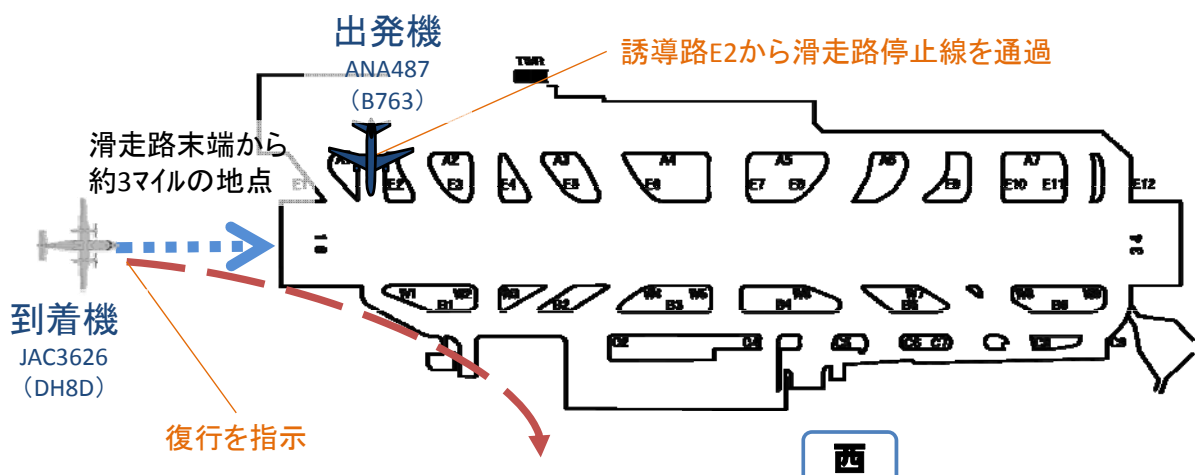
11時58分頃

西

11時57分50秒 A管制官は到着機(JAC3626)に対し、滑走路への着陸許可を発出。
11時58分45秒 A管制官は出発機(ANA487)に対し、離陸許可を発出。

②

東



11時59分頃

西

11時59分00秒 JAC機が管制官Aに対し、自機の着陸が許可されていることを確認。
A管制官はJAC機が進入中であることに気づき、同機に復行を指示し、
ANA機に対して離陸許可の取消しと滑走路上での待機を指示。

福岡空港管制塔の管制官配置と業務体制

◇福岡空港事務所概略
航空管制官：定員 66名（事務室11名、管制官55名）

◇当時の運用体制
管制塔配置：7名（訓練生1名）
レーダー室配置：7名

飛行場管制席（LCL）

- ・ 空港周辺(9KM程度)の管制。
- ・ 離陸・着陸許可を発出。

地上管制席（GND）

- ・ 飛行場面に係る管制。
- ・ 誘導路の走行経路を指示。

管制承認伝達席（CD）

- ・ 管制部から受領した飛行計画の承認をパイロットに伝える。

訓練監督者

訓練生

BD：ブライトディスプレイ
＊レーダー画面を管制塔に表示する装置

注：写真は事案発生時とは異なるチーム

統括席（DO）

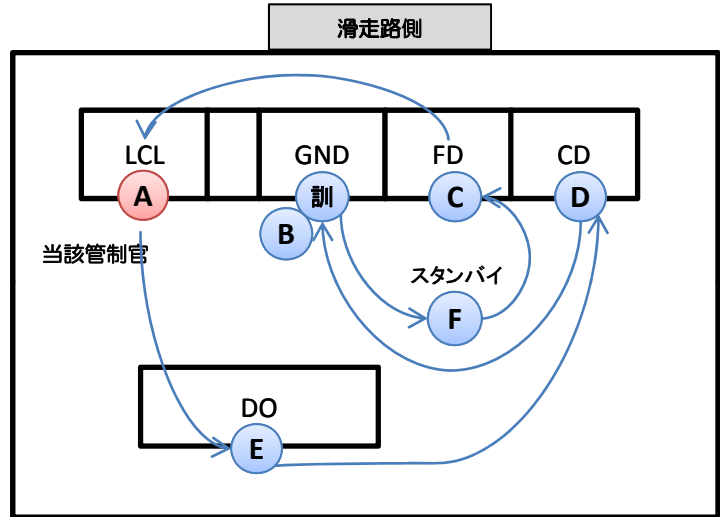
- ・ 管制塔内の総合的な調整。
- ・ 各管制席の状況の把握。

調整席（FD）

- ・ 他の管制機関等と調整を行う。
- ・ 飛行場面での調整等を行う。

スタンバイ

- ・ 緊急時等のバックアップ。
- ・ 繁忙時におけるサポート。



◇管制席交替について

- ・ 福岡空港事務所で定めている業務処理要領で、交替は概ね1時間を目途に行うこととされている。
- ・ また、管制指示を行う飛行場管制席と地上管制席については、連続した着席は避けることとなっている。
- ・ 実際の運用では、50～55分で席交替をしている。

◇当日の交替状況

- ・ FD→LCL→DO→ CD→GND→スタンバイ→

※ 研修や委員会等で運用人数が変更になる場合は、交替パターンを変更して対応する。

《当該事案発生までのA管制官の交替経緯》
CD → GND → スタンバイ → FD → LCL

航空局としての再発防止策について

1. ヒューマンファクターの観点からの対策

(1) 個々人におけるエラー防止

- ① 所定の基本動作の徹底
- ② 手順忘れ、失念等の防止に有効な「リマインダー」（注意喚起のための仕組み）の工夫及び活用 . . . 別紙 1

(2) チームとしてのエラー耐性の強化

- ① 役割分担、指揮命令系統の再確認、明確化
- ② 普段と異なる状況が生じた場合の（特定の事項に過度に集中しないようにする等の）統括業務の的確な実施
- ③ パイロットとの交信を他のメンバーがモニターし、疑義を感じた場合の的確な指摘の励行
- ④ 以上の内容も含めた各管制官署におけるチーム力研修（チームワークの向上等チームとしての問題解決能力を高めるための研修）の充実強化

2. システムによる支援

- (1) 到着機と出発機との間の危険について管制官及びパイロットに対し視覚的に注意喚起されるシステムの導入 . . . 別紙 2
- (2) 管制官が発した音声指示を解読してエラー通知をするシステムついでに技術面での可能性等も含めた研究の実施

3. 当面の措置

- (1) 上記 1. (1) のリマインダーの活用について、既に現場での試行を指示
- (2) 福岡空港における上記 2. (1) に係る当該システム導入までの間のエラー防止策として、飛行場管制席を常時モニターするための体制を整備 . . . 別紙 3



☆運航票
航空便名、出発時刻、飛行経路等航空機の運航情報が記入された短冊状の紙

現在の福岡空港

リマインダ - (運航票) は、
出発機には使用しているが、
到着機には使用していない。

将来

現在

SNA011 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJFT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15 W	A593	JAA110 211- 2310	出発 運航票
JAL103T B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15 W	A593	JAA110 211- 2310	出発 運航票
SKY019 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15 W	A593	JAA110 211- 2310	出発 運航票
JAL1919 B772/H 1623/S	3111 380 2340	ROAH	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15 W	A593	JAA110 211- 2310	出発 運航票

※出発順に下から並べている。

《本事案を受けた具体策》

到着機についても運航票をリマインダ - として使用する。

《リマインダーの効果》

- 1 自分が管制している航空機の確認。(全航空機が運航票として手元にある。)
- 2 離着陸許可の重複防止。(一番下の運航票の航空機のみ、指示を発出可能。)
- 3 離着陸許可発出の確認。(許可を発出したらマーキングを行い、言い忘れや重複を防止。)

①到着機(JAC)着陸中 → ②着陸後に出発機(ANA)離陸

SFJ33 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211
SKY007 B772/H 1623S	3111 380						
JAL315 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJ00	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211
ANA487 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211
JAC3626 B772/H 1623/S	3111 380						

着陸許可発出
のチェックマーク

一番下の
運航票

SFJ33 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211
SKY007 B772/H 1623S	3111 380						
JAL315 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJ00	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211
ANA487 B772/H 1623/S	3111 380 2340	RJTT	BAY1R < > KZE Y50 DARTS	R15	A593	W	JAA1 10211

離陸許可発出
のチェックマーク

JAC3626 B772/H 1623/S	3111 380						
-----------------------------	-------------	--	--	--	--	--	--

滑走路を使用できる(離着陸許可発出)のは
一番下の運航票の航空機1機のみ！
2番機(ANA)には、離陸許可は発出できない！

着陸後、ボードからはずす！

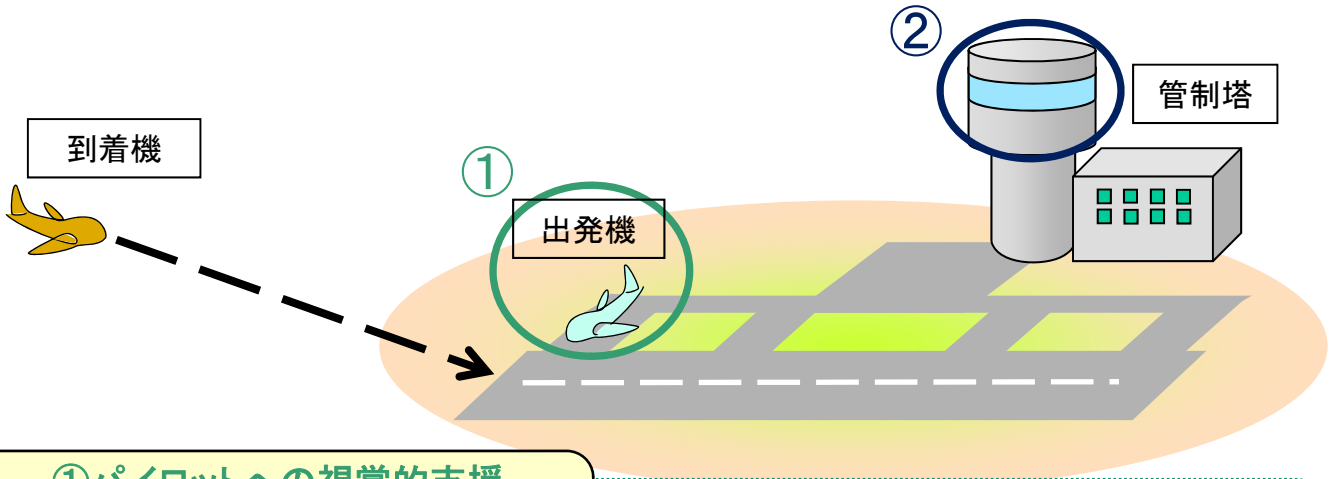
事案発生後の福岡空港におけるリマインダー使用例



	着陸許可発出前		着陸許可発出後
使用例①	出発機用ストリップ 到着機 Landing ☆到着機がある場合、最上部にリマインダーをポスティング。	→	Landing 着陸許可発出時に移動させる
使用例②	滑走路使用順位 ④ 出発機 3 ③ 出発機 2 ② 到着機 ① 出発機 1 到着機 Approach ☆到着機がある場合、順位付けしてリマインダーをポスティング。	→	Landing 着陸許可発出時に裏返す

到着機と出発機との間の危険を回避するためのシステム (管制官及びパイロットへの視覚的支援機能)

平成19年の伊丹空港における滑走路誤進入事案等を受け、ヒューマンエラーを防止するため、滑走路占有状態等を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備を推進している。



①パイロットへの視覚的支援

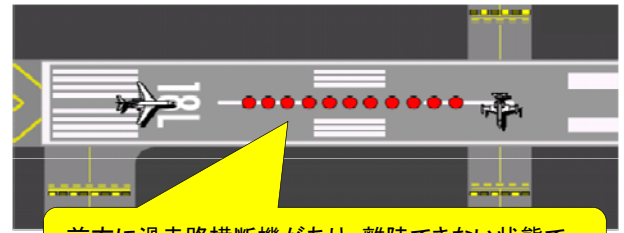
【RWSL: 滑走路状態表示灯システム】

REL 滑走路入口灯: 滑走路誤進入の防止



滑走路上に離着陸中の航空機があり、滑走路へ進入できない状態であることを、灯火点灯によりパイロットへ伝達

THL 離陸待機灯: 誤出発の防止



前方に滑走路横断機があり、離陸できない状態であることを、灯火点灯によりパイロットへ伝達

②管制官への視覚的支援

【滑走路占有監視支援機能】

ARV001
003 B74D
16

航空機識別タグを赤色表示

DEP002
B773 DF6
16

アラームで管制官に通知

滑走路表示色を変更

滑走路誤進入防止表示

CRS003
B763 DF6
16

- 当該支援機能は、福岡空港では平成23年度から評価運用を開始する。
- 今後、伊丹空港・新千歳空港において順次導入予定。(羽田空港では、一部導入済み)

福岡空港における飛行場管制業務のモニター実施について

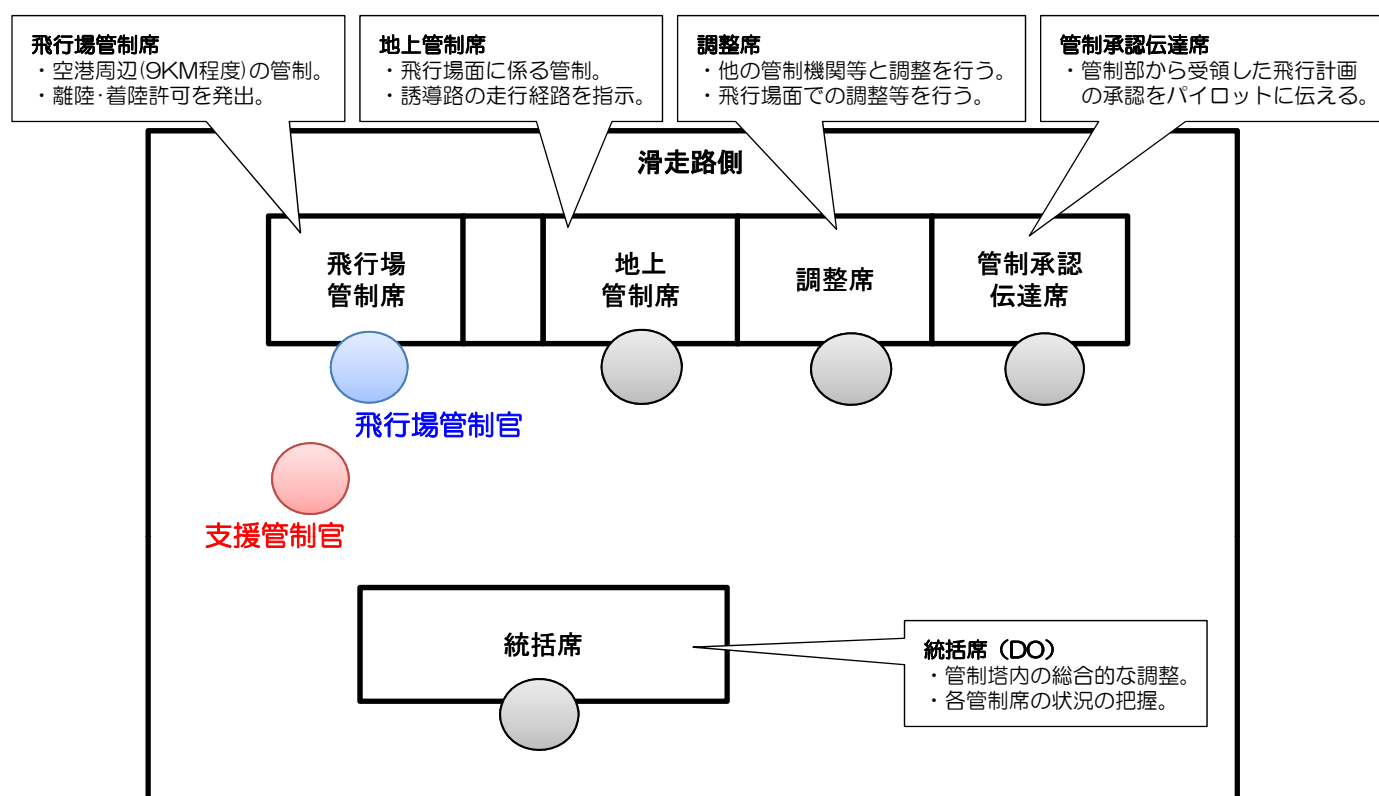
1. 概要

管制塔内に新たな担当（支援管制官）を置き、飛行場管制業務を実施する管制官の近傍において、その無線通信を聴取する等（モニター）により、不安全要素の発見・修正を行う。

2. 支援管制官の役割

飛行場管制官の交信状況をモニターし、管制許可や復唱の確認等を行い、必要に応じて飛行場管制官に対する助言、支援を行う。

3. 管制塔内での支援管制官配置イメージ



4. 実施に当たっての留意点

本運用は国際的な規定があるものではなく、我が国として独自に実施するものである。その際、以下の事項をについて十分留意する必要がある。

- ・ 飛行場管制官と支援管制官の責任のあり方
- ・ 状況に対する認識が異なった場合の対応
- ・ 支援管制官のモニターによる飛行場管制官の心理的影響
- ・ 基本的に専ら聴取するだけとなる支援管制官の注意力の維持

東京航空交通管制部における不適切な見学受入対応

(平成 2 3 年 7 月 1 0 日)

東京航空交通管制部における 不適切な見学受入（平成23年7月10日） 対応について

1. 事案の概要

これまでの関係者への聞き取り等により、平成23年7月10日（日）に、東京航空交通管制部の主幹航空管制官（以下、「A管制官」という）及び主任航空管制官（以下、「B管制官」という）の紹介で8名の者が同管制部の管制運用室を見学したことが確認された。

7月1日（金）、A管制官が、見学の申込書を作成し、管制事務室内の担当者に提出したが、当該申込書の申請者は、今回見学を希望していた者ではなく、A管制官自らが申請者となっていた。また、申込書に添付された8名分の見学者名簿のうち、氏名欄が「調整中」と記載された者が3名、所属欄が空欄となっていた者が4名あった。（氏名欄については7月4日（月）に、所属欄については7月8日（金）にそれぞれ追記された。）

申込書については、前任管制官の押印を受けた後、総務課長の押印を得た。なお、本件については総務課長の専決として、部長への説明は行われていなかった。

さらに、7月6日（水）もしくは7日（木）に、A管制官が、見学当日の集合時間・場所等をインターネット上に掲示した。

7月10日（日）、見学者8名が、A管制官の案内により15時過ぎ頃に管制運用室に入室し、15時50分頃まで見学を行った。運用室立ち入り後、A管制官は見学者を順次「東地域」及び「北地域」に案内した。「東地域」（関東西セクター）の説明の際、モニター用の管制卓の「ハンドセット」を利用して、航空機と管制官との無線交信をモニターさせた。運用室の見学を終了した後、見学者は16時15分頃に退所した。なお、B管制官は見学には同行しなかった。

本件は7月22日（金）、本省航空局宛てに外部から指摘があったことから発覚した。

2. 事案の経緯

（1）見学の受け入れまで

5月下旬頃

- ・ B管制官は、見学者P（B管制官の知人である見学者Qの知人、ツイッター上でのやり取り及び数回会ったことがある）から東京航空交通管制部を見学したいとの希望を聞いた。

6月上旬頃

- ・ A 管制官は、B 管制官とは別に、見学者 R（A 管制官のツイッター上での知人、数回会ったことがある）に対して、管制部の見学を提案した。

6月中旬頃

- ・ B 管制官は、上記の見学の計画に際して A 管制官に相談したところ、A 管制官も同様の見学を計画しており、時期も同時期であったことから、両グループをひとつの団体として案内することを考え、A 管制官もこれを了承した。
- ・ また、その際、見学時には A 管制官が案内することも決めた。

7月1日（金）

- ・ A 管制官は、管制部の視察・見学にかかる受入要領（平成 22 年 10 月 13 日付東管総第 190 号）別紙による施設視察・見学申込書を作成し、管制事務室管理担当の C 管制官に提出した。その際、A 管制官関係の見学者 5 名については、氏名等を記載したが、B 管制官関係の 3 名については氏名を調整中と記載した。また、所属欄は、B 管制官関係の 3 名を含む 4 名が空欄となっていた。
- ・ 作成した申込書には、上記要領に定められた申込書に設けられていない「対象施設」という欄が設けられており、管制運用室と記載されていた。また、同申込書下部に記載された押印欄のうち、部長の欄にはワープロで「専決」と記入されていた。

7月4日（月）頃

- ・ C 管制官は、調整中と記載されていた 3 名分の氏名について、A 管制官から連絡を受けたため、氏名欄に手書きで記入した。

7月5日（火）

- ・ 管制事務室管理担当の C 管制官は、当該申込書に前任航空管制官の押印を受けた後、総務課専門官に提出、総務課課長補佐を経て総務課長専決として総務課長の押印を得た。なお、東京管制部内の受入要領には、視察等の申し込みがあった場合は受入の有無及び運用室の入室の可否を部長に諮ることとされていたが、本件は部長まで上がっていなかった。
- ・ その後、管制事務室においては、7 月 5 日付事務連絡にて全地域・チーム統括者宛に、施設見学の予定について連絡し、見学実施日時、見学者人数、案内者が A 管制官であること、また、管制運用室の見学が実施されることを周知した。（注；管制室内の通知事項を掲示する位置に掲出。当直責任者は、ブリーフィング開始前の引継事項受領時に、併せて当該掲示板を確認する。）

7月6日（水）

- ・ C 管制官は、A 管制官に対して、施設見学が許可された旨の連絡を行った。

7月6日（水）又は7日（木）

- ・ A 管制官は、見学当日の集合時間や集合場所について、インターネット告知ページ（インターネット上で「ツイッター」を利用してイベントの告知、参加者募集等のサービスを提供するもの）上に掲示した。（注；A 管制官は、B 管制官の知り合いの見学者について、電話番号やメールアドレス等の連絡先を知らされておら

ず、また、B 管制官とも連絡が取れなかったことから、見学実施日までの時間的余裕も無いと考え、インターネット告知ページによる連絡が有効であると判断した旨述べている。また、A 管制官とB 管制官は、インターネット告知ページを利用することについて、認識を共有していた。）

- ・ ツイッター上でコメントの書き込みをしたのは、A 管制官及びB 管制官並びに上記見学者 8 名の合計 10 名のみであるが、当該書き込み内容は、第三者から閲覧可能な状態であった。

7月8日（金）

- ・ C 管制官は、A 管制官より、見学者名簿の所属欄が空欄となっていた内容について連絡を受けたため、追記した。

（２） 見学当日

7月10日（日）

- ・ A 管制官は当日の勤務のため、9 時頃に出勤し、9 時 30 分から運用室にて管制業務に従事した。見学者に対応するため、A 管制官は、当日 15 時以降時間休を取得した。
- ・ 見学者 8 名は、14 時 50 分から 14 時 55 分にかけて来所し、A 管制官の引率により 15 時過ぎ頃管制運用室に入室し、施設見学を開始した。
- ・ 運用室立ち入り後、運用室見学に関する注意事項を口頭で伝達し、東地域（関東南 C セクター付近）→北地域（中間 B セクター付近）→東地域（関東西セクター付近）→東地域（関東南 A セクター付近）の順で見学を実施した。
- ・ 見学者への説明等の対応は、A 管制官が行ったが、北地域については、当直次席管制官に当日（見学前）に説明を依頼し、当該次席管制官が説明を実施した。
- ・ 関東西セクター付近の見学時、モニター卓（運用していない管制卓）のハンドセット（送信機能は働かない状態になっていた）を利用して、航空機と管制官との無線交信をモニターさせた。
- ・ 15 時 50 分頃、運用室内の見学を終了し、16 時 15 分頃、見学者は退所した。
- ・ その後、A 管制官は勤務に復帰し、17 時 10 分頃退所した。

（３） 事案の発覚

7月22日（金）

- ・ 本件に関して、本省航空局宛てに外部から指摘があった。
- ・ 本省から東京管制部に指摘の内容を連絡。東京管制部では、インターネット告知ページの内容及び見学リストを確認し、この掲示を行ったのが A 管制官である旨確認した。

3. 事案の原因等（問題点）

今までに判明した事実を踏まえ、今回の事案の問題点について整理すると以下のとおりである。

【1. インターネット上に極めて不適切な内容の文章を掲載したこと】

- (1) 航空の安全確保において極めて重要な役割を担っている航空交通管制部の見学について、インターネット上において、不特定多数に対して募集を行うと受け取られる内容の文章を掲載したこと。
- (2) 当該文章の内容・表現が、公務員にあるまじき不謹慎・不見識なものであり、航空の安全を担う航空管制官及びその業務に対する国民の信頼を著しく損ねたこと。

【2. 見学者の受入れ対応について】

- (1) 見学の申込書に添付された見学者名簿の一部が未記入となっており、また、そもそも申込書に記載のあった見学者の身元についても、身分証等による確認がなされたものではなく、一部には連絡先も分からない者もいる状態で、身元確認が全く不十分なまま、見学の受入れ及び管制運用室への入室の承認がなされていること。
- (2) 申込書については、管制部内で定められた「視察・見学に係る受入要領」において、見学を希望する者が提出することとされているにもかかわらず、本件ではA管制官が自ら申請者となって申込書を作成、提出したこと。
- (3) 見学の受入れ及び管制運用室への入室については、「受入要領」において部長の承認が必要である旨が明記されているにもかかわらず、総務課長の専決として処理されており、部長への説明がなされず、承認が得られていなかったこと。
- (4) 管制運用室内において、見学者用の制限エリアを設けることなく、航空機との無線交信等の管制業務を実際に行っている管制卓の近くにまで案内していること。
- (5) 本来は管制業務に用いる機器である「ハンドセット」を使用して、見学者に無線交信をモニターさせたこと。

【3. 過去に発生した事案の教訓が活かしていないこと】

- (1) 昨年10月に福岡航空交通管制部で発生した事案を受けて、再発防止策として行うこととされた、見学者側の責任者の確認、見学者に対する注意事項を記載した紙の手交、管制運用室内での制限エリアの設定等が東京航空交通管制部においては実践されていなかったこと。
- (2) 見学受入れの対応全般を通じて、管理職及び職員の認識不足など、同管制部全体に緊張感が欠けていると考えられること。

インターネット上に書き込まれた内容

予定日時

2011年7月10日(日) 15:00

概要

東京航空交通ムニヤムニヤ見学ツアーです。滅多に入れないホニャララ室にもご案内します。随時内容を更新しますので、参加者は確認をお願いします。

詳細

集合時間：1500

集合場所：現地

ゲート前で守衛さんに申し出てください。

●●がお迎えに上がります。

一応代表者は◆◆になってます。テヘ。

暑いので日陰にいてくださいね。

雨天決行

おやつは500円まで。バナナは入りません。

ペットボトル飲料は建物内にて比較的安価で購入できます。

身分証(学生証)を一応ご持参ください。

見学時間は30分～1時間程度を予定しています。

【バス】

所沢駅東口より(西武池袋線で来る人)

航空公園駅行き 14:43(おすすめ)

こぶし団地入口下車

航空公園駅より(西武新宿線で来る人)

並木通り団地行き 14:40

所沢駅東口行き 14:47(おすすめ)

エステシティ所沢行き 14:45

秩父学園入口下車

(行き先によって停留所の場所が違うので注意。

一番管制部に近い停留所に止まるのが所沢駅東口行きです)

バスの時刻は道路状況等により前後しますのでご注意ください。

【注意事項】

大変申し訳ないのですが撮影は禁止とさせていただきます。

機器には触れないようにお願いします。

服装は自由です。

見学後に懇親会を開催します。ご参加いただけるとありがたいです。

懇親会場で質疑応答等も行います。

【懇親会場】

<略>

見学終了後移動をお願いします。

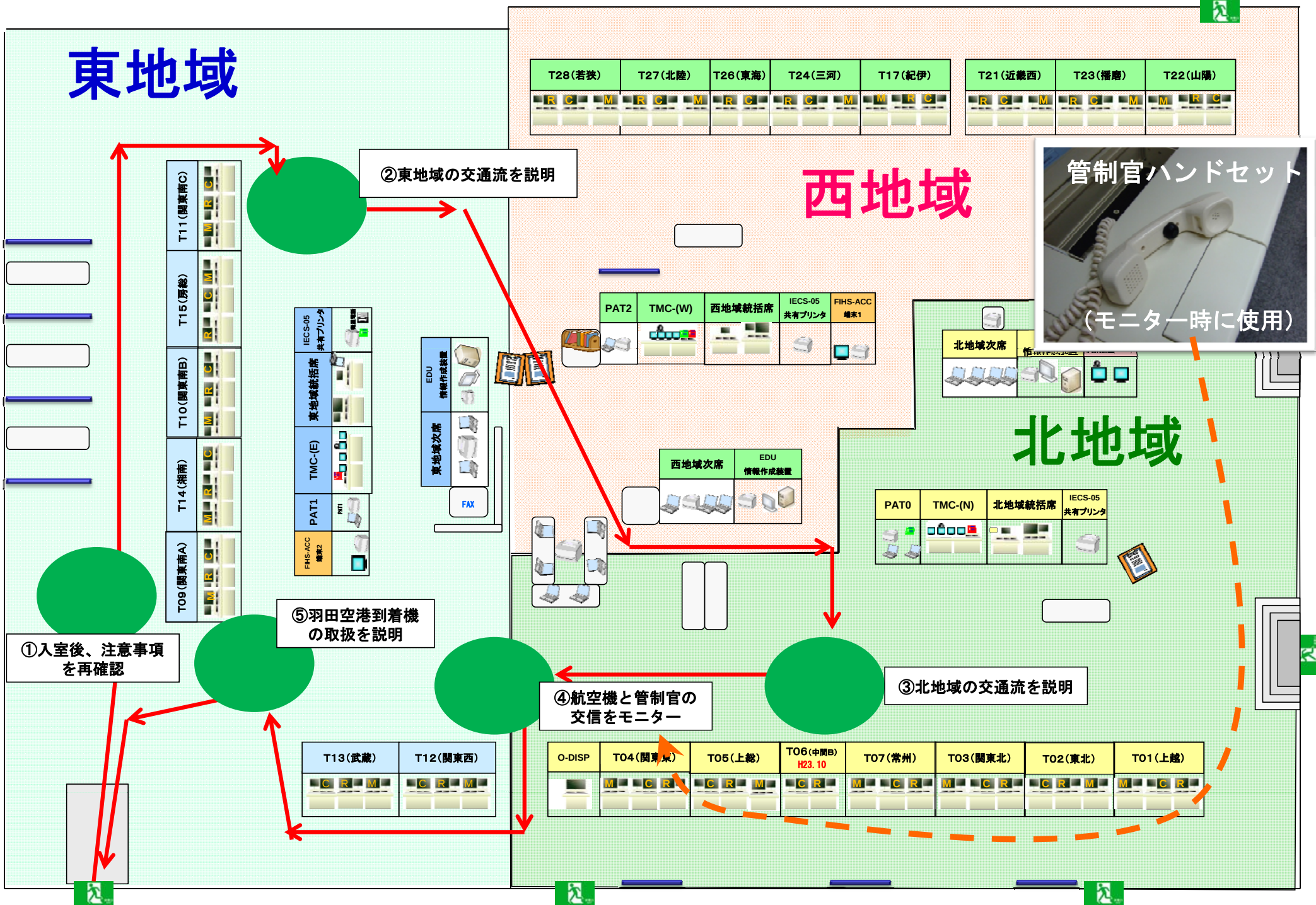
所沢駅西口改札で▲▲が踊りながら待っててくれるかもしれません。

東京管制部 管制運用室見学経路 (平成23年7月10日)

東地域

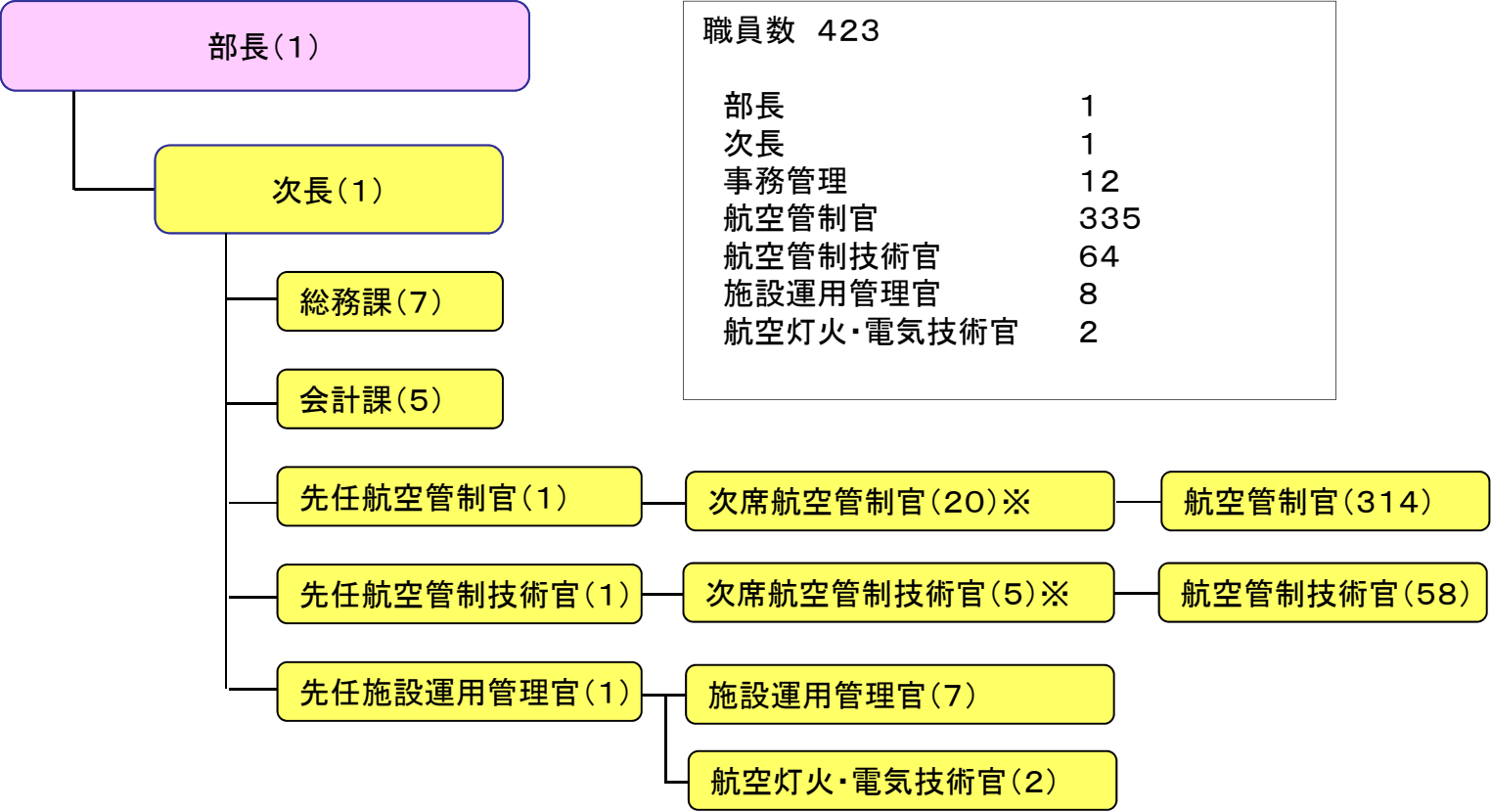
西地域

北地域



東京航空交通管制部(組織図)

平成23年7月1日現在



※次席航空管制官(20) : 管理担当 監理次席航空管制官(1)
運用担当 運用次席航空管制官(18)
訓練担当 訓練次席航空管制官(1)

※次席航空管制技術官(5): 管理担当 管理次席航空管制技術官(1)
運用担当 運用次席航空管制技術官(4)