

那覇空港における管制許可遅延事案 に関する調査報告

1. 調査の趣旨

平成23年9月13日、那覇空港において、管制官の居眠りにより管制許可に遅延が生じる事案が発生した。

本調査は、本件事案に係る事実関係を詳しく調査するため、実施したものである。

2. 調査方法等

本件事案発生を受け、同日中に、本省及び大阪航空局から担当官を2名ずつ計4名を現地へ派遣し、2日間にわたり、当該管制官（A管制官）を含む関係者の聞き取り調査を実施した。

3. 調査結果

(1) 当日の勤務状況表

当日夜勤を担当していた当該チームは5名（※）。管制塔の上にある飛行場管制所（タワー）と管制塔に接続している庁舎にある着陸誘導管制所（GCA）に分かれ、時間によって場所を交代しながら業務を実施していた。当該チームの当日の勤務状況表は次のとおり。

※当該チーム：A管制官（50代、男性、主幹）、B管制官（30代、女性）、C管制官（次席）、D管制官、E管制官（訓練生）

	2030～	2300～	0130～	0300～	0325～	0530～0730
タワー	C管制官	A管制官	A管制官	A管制官	A管制官	C管制官
	D管制官	E管制官	C管制官 (B管制官)	(B管制官)	B管制官	D管制官
	E管制官					E管制官
GCA	A管制官	C管制官	D管制官	D管制官	D管制官	A管制官
	B管制官	D管制官	(C管制官)	C管制官	C管制官	B管制官
待機		B管制官	B管制官	B管制官	E管制官	
			E管制官	E管制官		

(2) 当日のタワーの状況

- ・夜勤シフトに妊娠中であるB管制官と訓練生のE管制官を抱えていることから、本来のタワー／G C A配置では困難であり、通常と異なる交代により対応していた。
- ・夜勤時の管制席アサインを担当していたのはA管制官で、アサインに苦勞し、自らを長時間連続勤務に割り当てる傾向があった。
- ・タワーに1名のみとなることは、C管制官が配属後に過去1度あった。同管制官としては、要員配置が厳しいため一時的には仕方がないと感じていた。
- ・A管制官は、2：52に着陸したスカイマーク527便の地上走行指示後、3時ごろC管制官がタワーから退室した後にソファに腰掛け、そのまま眠ってしまった。
- ・本来3：00からタワー配置であったB管制官は、交代時間を30分程度遅らせてよいとの提案をA管制官及びC管制官から受け、3：25頃タワーに上がった。
- ・B管制官がタワーに上がった時、A管制官はソファで横になって眠っており、鳴っていた運航情報官からの管制電話の呼出を受け、その後航空機との通信の対応を行った。
- ・A管制官はソファで眠ってしまった後、B管制官が通信の対応をしていることに気づくまでの記憶が無い。

【まとめ】

当該チームでは、B管制官の体調を気遣い、通常と異なる管制席アサインで運用されており、C管制官及びA管制官に負担が偏る傾向にあった。A管制官は、B管制官の3：00からのタワー勤務について30分程度遅らせることとし、C管制官はそれを容認した。C管制官は30分程度であればA管制官一人でも問題無いと考え、B管制官の交代を待たずにタワーから退室した。

そのため、3：00から3：25までの間、タワーはA管制官1名だけの状態となり、A管制官はソファで寝てしまい、航空機の呼びかけに気づけなかった。その後、3：25にタワーに上がったB管制官が、航空機との交信等の対応を行った。

(3) 当日のG C A勤務の状況

- ・23：00から5：30の間のG C A当直（C管制官及びD管制官）はG C A、ブリーフィング室及び待機室を行き来していた。G C Aを気にしつつ他の作業等を行っていた。ラインが鳴れば分かるようにボリュームを上げて対応をしていた。
- ・2名配置して、内1名が番をしているという状態。
- ・G C Aは1：30から3：00までの間は1名（D管制官）となった。
- ・3：22に那覇アプローチからG C Aに電話呼出しがあったが、誰も出なか

った。この時間帯、C管制官は事務室に居たと証言しており、D管制官はトイレ等で外した可能性が高いと証言している。

【まとめ】

当該チームでは、G C A 配置は2名であったが1：30から3：00の間は、1名（C管制官）がタワー配置に変更となったため、その間、G C A 配置は1名（D管制官）であった。

3：22前後にはG C Aに誰もいない状態であった。

（4）日常的なタワーとG C A勤務の状況

- ・夜勤時はタワーとG C A合わせて5名体制で実施している。
- ・20：30から23：00の間は、タワー3名・G C A 2名を配置。
- ・23：00から06：30の間は、タワー2名・G C A 2名を配置。
- ・06：30から07：30の間は、タワー3名・G C A 2名を配置。
- ・夜勤時において、タワーは必ず2名以上の体制。ただし、滑走路閉鎖時間内は1名の場合もある。
- ・交代時は交代者が来るまでは離席しない。
- ・夜勤時のG C Aの配置は2名。ただし1名は使用滑走路や気象状況により、即座に対応できる場所で待機。
- ・G C A 1名の場合、もう1名は携帯電話による緊急参集対応をとることになっている。待機場所は次席もしくは主幹が把握。
- ・訓練生は1：30以降資格の関係で待機となる場合が多い。

【まとめ】

夜勤時はタワー、G C Aそれぞれに2名以上配置されるが、G C Aについては使用滑走路や気象状況等によって1名を待機させることもある。

（5）幹部の認識

幹部は、適宜先任等への注意喚起や業務実施状況の把握に努めていたものの、夜勤時間帯に1名体制となる場合がある実情については把握していなかった。

今後、補完体制の観点で検討がなされる予定。

（6）先任、監理次席の認識

先任及び監理次席ともに、現在、管制官の勤務状況については把握できており、職員管理の面においても問題点は見受けられない。ただし、最近の那覇事務所の深夜帯における航空機の繁忙状況から「居眠り」は発生しないという思い込みがあった。

なお、先任・監理次席はB管制官が妊娠していることは認識していたものの体調やチーム内での配置に関する配慮等については認知していなかった。

(7) その他の確認事項

- A 管制官の病歴及び持病はない。
- A 管制官は、前日 2 時頃就寝し当日の朝 9 時前後に起きた。
- B 管制官に対する日中の勤務の配慮は、特段行っていない。

4. 問題点

- 夜勤時における管制官の最低限の配置について、徹底されていなかったこと。
- その中で、チーム内での管制席割り当ての計画については、運用次席以下の裁量に任せており、組織として実態を把握していなかったこと。
- 実際、タワーでは今回 1 名しか着席していない状況が生じたほか、G C A では使用滑走路や天候によって 1 名を待機させることがあること。
- 更には、G C A に 1 名しかいない状況において、トイレ等で部屋を空ける際に、待機中の者を呼ぶといった対応をしておらず、誰もいない状況を作り出していること。
- 職員が職務時間中で、かつ、離発着する航空機がある中で居眠りをしており、サービス規律に対する意識や安全意識・緊張感が欠如していると言わざるを得ないこと。

5. 再発防止策の検討

- 滑走路運用等の状況にかかわらず、管制運用室において最低 2 人以上着席させることについて、全官署に徹底を図る。
- 管制運用室に 2 名着席している場合において、トイレ等でやむを得ず 1 名退室しなければならないときは、交通状況に応じた適切な時機を選ぶほか、行き先、連絡方法等を確認することを徹底する。
- 24 時間官署については、前任管制官が深夜における実際の管制席割り当て状況を把握するため、割り当ての予定表を事前に次席管制官が前任管制官に報告するとともに、勤務に際し、やむを得ず変更があった場合は、当該変更内容を勤務後に次席管制官から前任管制官へ報告することとする。
- サービス規律に対する意識や安全意識・緊張感に係る管制官の意識強化のため、航空保安大学の研修において、本件事案や外国事例等、実際の事例を基に、その危険性や対策等についてディスカッションを行うカリキュラムを導入する。