

## 航空の安全・安心確保に向けた緊急対策（2月15日現在）

令和6年1月9日  
国土交通省

1月2日に発生した羽田空港における航空機衝突事故を踏まえ、航空の安全・安心の確保に向け、以下の対策を緊急的に講じる。

## 1. 管制機関及び航空事業者等への基本動作の徹底指示（1/3実施済）

## 2. 管制官による監視体制の強化

○滑走路への誤進入を常時レーダー監視する人員の配置

（羽田空港について1/6より実施済。レーダーが設置されている成田・中部・伊丹・関西・福岡・那覇空港について順次実施予定）

羽田空港以外の全ての空港 1/17 実施済

## 3. パイロットによる外部監視の徹底、視覚支援

（1）航空事業者等への滑走路進入時及び着陸進入時における外部監視の徹底指示（1/8実施済）

（2）滑走路進入手前の停止位置標識の高輝度塗色

（羽田空港C滑走路について1/6実施済。羽田空港A・B・D滑走路及び新千歳・成田・中部・伊丹・関西・福岡・那覇空港について順次実施予定）

羽田（C1/6、D1/11完了、A、B1/19完了）、新千歳（2/3完了）、

成田（1/10完了）、中部（1/13完了）、伊丹（1/13完了）、

関西（1/11完了）、福岡（1/25完了）、那覇（A1/19完了、B1/28完了）

## 4. 滑走路進入に関するルールの徹底

（1）滑走路進入に関する管制用語のパイロットへの周知徹底（1/8実施済）

（2）滑走路進入に関する管制指示の更なる明確化

例：航空機の離陸順序を示す情報（No. 1、No. 2等）の提供を当面停止

（羽田空港について1/8実施済。以降、全空港で順次実施予定）

羽田空港以外の全ての空港 1/15 実施済

（3）滑走路周辺の走行に関する注意事項の航空事業者等への周知徹底

羽田 1/31、新千歳 1/29、伊丹 2/8、関西 2/13 実施済

予定：成田 2/19、中部 2/22、福岡 2/26、那覇 2/29

## 5. 関係者間のコミュニケーションの強化

○管制官とパイロットの交信に関する緊急会議の開催

羽田 1/30、伊丹 2/15 実施済

予定：新千歳 2/28、成田 2/21、中部 2/21、関西 2/22、福岡 2/16、那覇 2/19

## 管制官とパイロットの交信に関する緊急会議等の結果報告

交通管制部管制課

羽田空港における管制官とパイロットの交信に関する緊急会議（1月30日）、全国先任航空管制官会議（1月25日～26日）等で聴取した現場管制官等からの主な意見は、以下のとおり。

## ＜管制官からの主な意見＞

- ・ 管制業務は基本的に Plan、Do、Check で構成され、離着陸機を処理する際の思考と動作は交信、入力・操作、確認、調整のマルチタスクである。
- ・ 飛行場管制の監視体制を強化するためには、必要な実員を配置した上で、疲労管理に留意しつつ、業務量や複雑性・困難性を考慮した役割分担の検討が必要。
- ・ 滑走路誤進入を常時レーダー監視する人員について、既存要員の役割分担ではなく、新規要員の配置が必要。
- ・ 滑走路占有監視支援機能の強化（警報音の追加等）のほか、滑走路進入車両の監視強化、灯火システムの信頼性・精度の向上、尾翼灯の常時点灯等が有効ではないか。
- ・ 新技術や諸外国における対策を参考に、管制指示に連動したパイロットへの視覚支援等の開発や導入は考えられないか。
- ・ 管制官とパイロットの交流会等を通じて相互理解を深めるべき。
- ・ 事故発生時の対応として、東京空港事務所の職員に限らず、全国の事務所の職員へメンタルケア体制の拡充が必要。

## ＜管制官、パイロット・車両運転者からの主な共通意見＞

- ・ 滑走路進入に関しては、管制官からの許可・指示、パイロット・車両運転者からの復唱のコミュニケーションループが重要。
- ・ 管制指示については、パイロットが管制官と共通認識を持つためにも引き続き国際標準の用語を使用すべき。
- ・ 訓練機や外来機、工事車両など、不案内なパイロット・車両運転者に対しては、簡潔に指示だけを出すなどの配慮が必要。
- ・ 適時適切な情報提供のためのルール作りが必要。

## ＜パイロット及び車両運転者からの主な意見＞

- ・ 離着陸等の情報提供は、離陸準備等において有益。
- ・ 管制官と車両運転者が交信する際の用語の統一が必要。