

第2回 「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」議事概要

日 時：令和6年2月15日（木）13：30～15：35

場 所：国土交通省合同庁舎3号館4階 幹部会議室

出席委員：小松原座長、青木委員、伊藤委員、小林委員、鈴木委員、武市委員、平田委員
福島委員、松尾委員、定期航空協会、日本航空機操縦士協会

議事次第に沿って、事務局から資料の説明後、委員等よりプレゼンテーションを実施いただき、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

- ・飛行場管制では、最後の判断や意思決定を人が行うことにより、高密度な運航を実現している。交通容量を減らすことなく、管制業務の安全性の向上を目指すことはできないか。
- ・航空機の離着陸間隔は予め規定されており、灯火による地上誘導の自動化を行ったとしても、交通容量を減らさずに安全に制御できるのではないか。
- ・複雑な管制運用や航空機の遅延の増大により、管制官やパイロットにプレッシャーがかかるような状況が生まれているのではないか。
- ・各空港は滑走路処理容量をベースに運用されており、安全性が確保されているが、これから容量を増やす際にどのように安全性を確保していくのかは今後の検討課題。
- ・現在、羽田空港等では緊急対応として現有体制の中で、常時レーダー監視要員を配置しているが、今後もこの対応を継続するのであれば、そのための人員を確保することが必要ではないか。
- ・常時レーダー監視要員は、客観的に安全性を判断できる存在として重要。一方で、管制官の人員にも制約があることを考えれば、管制官の安全性の判断を支援するシステムの研究開発も重要ではないか。
- ・短期的には管制官による監視体制の強化は重要だが、中長期的には警報装置の導入や業務分担の見直しも含めて検討が必要。
- ・滑走路占有監視支援機能に警報機能を付けるとしても、どのようなときに真に必要な場合として警報を出すかは今後の検討課題。
- ・パイロットに対する視覚支援は必要だが、機上に搭載する機器やアプリケーションが必要であり、運航者側のコスト等の課題がある。
- ・羽田空港に類するような海外空港の対策事例について情報があれば有益。
- ・国際基準に基づく管制用語の遵守が重要。日本独自の用語を使用することは望ましくない。
- ・CRM（乗員間のコミュニケーション等）は定期航空運送事業者に対して義務化されており、長年継続されている取組である。海外事例や学術的な視点から訓練プログラムを更新し、強化している。
- ・小型機や自家用機等に対しては、CRMは義務化されていないものの、関係団体がセミナー等を実施している。更なる浸透が課題。

以上