

第3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28日（水）10：00～11：45

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。

- ・緊急対策として実施されている「管制官とパイロットの交信に関する緊急会議」で出された意見は重要であり、安全対策の検討に生かしてほしい。
- ・管制官、パイロット及び空港運用者間のコミュニケーションの強化においては、情報の共有だけでなく、その背後にある意図の共有強化も重要。
- ・灯火の色で情報伝達する際にも、その背後にある状況や意図も含めて分かりやすく伝えることが必要。
- ・大規模空港の事故を減らすためには、管制業務の省力化・自動化が重要。
- ・管制業務のデジタル化を進める際は、現場の業務分析や改善の取り組みが必要。
- ・今後、軌道ベース運用（TBO）を進めていく際には、出発から到着まで交通流の全体最適化を目指してほしい。
- ・空港の混雑を回避する自動化システム（AMAN/DMAN/SMANの統合運用）については、実運用に向けて学術的にも世界共通で研究開発が進んでいるが、羽田空港に実装する前にシステム設計の仕様は調整が必要。
- ・新たなリスク対策により、パイロット及び管制官に新たな業務負荷やリスクが生じないようにすることが必要。
- ・緊急対策として実施されている常時レーダー監視要員の配置については、負担の観点からも検証が必要。
- ・滑走路占有監視支援機能の更なる活用を考える上では、空港面を監視するセンサーの精度やその設定がポイントとなる。
- ・空港面を監視するセンサーの許容誤差は国際基準で決まっており、日本で導入されているセンサーは、それよりも精度が高いものの、運用においては滑走路占有監視支援機能の2段階（注意喚起表示＋警報音発出）通知などの検討が必要。
- ・滑走路上の安全対策は、車両の位置の把握も重要。
- ・羽田空港のトーイングカーへのスキッタ搭載により、空港全体の安全性・効率性の向上に寄与すると考えられるが、羽田空港以外も視野に入れるのであれば、滑走路横断といった空港毎の運用状況を検証する必要がある。なお、搭載には導入コストを要するので、国を含めた関係者での議論が必要。

以上