

航空の安全・安心確保に向けた緊急対策（進捗状況）

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（新千歳空港も実施済）

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、成田 2/19、中部 2/22、福岡 2/26、

那覇 2/29 実施済

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、福岡 2/16、那覇 2/19、成田 2/21、中部 2/21、関西 2/22、

新千歳 2/28 実施済

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

【主な意見】（○：管制官意見、●：パイロット意見、◇：双方共通意見）

<許可・指示と交通情報>

- 管制官がパイロットに対して関係機の交通情報を発出する目的は、パイロットとの交通状況の認識の共有により、待機指示の強調や他機との指示の取り違えの抑制など、安全性の強化を図ることである。
- 離陸順位の情報提供（No. 1 など）は、離陸準備等において有益である。
- 滑走路への進入等の重要な場面ではシンプルで明確な指示の方が良く、付加的な交通情報は必要ないと感じる。
- パイロットは管制官と他機との交信も聴取しているので、他機に関する交通情報の提供がなくても、ある程度の交通状況の把握は可能。
- ◇ 国際標準の用語を使用することが安全上有効である。

<類似便名の対応>

- ◇ 類似した便名の航空機が同一の周波数に存在する場合、便名の異なる部分をパイロット・管制官双方が強調すると双方の聞き間違い抑制に有効である。
（例）ABC 1 3 3 ABC 1 1 3

<指示のタイミング>

- 着陸直後は機体操作に集中しているため、着陸前や減速後などに指示をしてもらうことにより聞き違いを減らすことができる。

<コミュニケーションループ>

- 管制官から指示を受けた操縦士・副操縦士がそれぞれ独自に指示内容を聞いた上で、相互に指示内容を確認する等、コミュニケーションループが重要である。

<定期的な意見交換>

- ◇ 管制官とパイロットの相互理解を深めるために、定期的な意見交換は有益である。

<自衛隊機の交通情報>

- 共用空港の運用特性がわかっているパイロットにとっては、自衛隊機の交通情報が提供されることにより、状況が理解でき安心感につながる。

<冬季の運用>

- 滑走路面の積雪の状況によっては、滑走路横断時の走行速度など、管制官の期待する動きにならない可能性がある。

<地上走行時の注意>

- 事前に地上走行経路上の要注意場所を確認することが、リスク軽減の面で重要である。