

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめに向けた論点整理

本検討委員会の中間取りまとめに向けて、基本的な考え方及び具体的な対策の方向性について論点整理を行う。

I. 基本的な考え方

- 航空交通は人・運用・技術から構成される複雑で動的なシステムであり、複合的・一体的にリスク低減策を考えるべき
- 滑走路における衝突事故のリスクを低減するためには、「入れない/入らない」「早期に気づく/気づかせる」「速やかに離脱する/離脱させる」の３段階で対策を講じるべき。その際、航空機だけでなく、滑走路等を走行する車両についても対策を講じるべき
- 滑走路誤進入の多くは、思い込みや失念、言い間違いや聞き間違いといったヒューマンエラーによって発生している
- ヒューマンエラー等のリスクを低減するためには、管制官とパイロット・車両運転者（以下「パイロット等」という。）の間の共通認識の醸成、乗員間のコミュニケーション、関係者間の連携が重要
- ヒューマンエラーが事故につながらないよう、人をデジタル技術等でサポートする仕組み（フェールセーフ）の強化や、更なる技術革新が必要
- リスク低減のための新たな取組が、別のリスクを生じないように留意すべき
- 将来的な航空需要増も見据え、空港特性や管制・運航業務の実状を踏まえながら、更なる安全性の向上を図るべき。特に羽田空港については、空港運用が複雑であることに留意すべき

Ⅱ. 具体的な対策の方向性

○管制官とパイロット等との間の管制交信はどうあるべきか

- ・ 離着陸時の情報提供
- ・ 乗員間・関係者間のコミュニケーション
- ・ 周知啓発・研修・訓練

等

○管制官やパイロット等に対する注意喚起システムはどうあるべきか

- ・ 滑走路占有監視支援機能
- ・ 航空灯火

等

○管制業務の実施体制はどうあるべきか

- ・ 管制官の人員・業務分担
- ・ 管制官の就業環境

等

○関係者間の連携・推進体制はどうあるべきか

- ・ 国レベル
- ・ 空港レベル
- ・ 国際間

等

○新たな技術の調査・研究はどうあるべきか

- ・ 管制側の調査・研究
- ・ 機体側の調査・研究

等