

第 6 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 5 月 27 日（月）10：00～11：35

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、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、事務局より 5 月 10 日に福岡空港で発生した滑走路事案について報告後、中間取りまとめに向けた論点整理について説明し意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

<福岡空港で発生した滑走路事案関係>

- ・ 本事案の背景として、管制官とパイロットの認識のずれが大きいのではないかと。福岡空港の場合、滑走路増設工事により運用が複雑化していることや、風向きが変わり易いことも影響しているのではないかと。ヒューマンエラー対策として、ソフト面だけでなく、滑走路占有監視支援機能や RWSL（滑走路状態表示灯）といったハード面での対応も望まれる。
- ・ パイロットが滑走路進入後の走行予定経路に意識を向けたことで、滑走路進入許可に係る意識が薄れたのではないかと。運航者においては、滑走路進入許可の確実な確認・復唱及び乗員間の相互確認などの基本動作を、CRM（Crew Resource Management）により徹底することが重要ではないかと。

<中間取りまとめに向けた論点整理関係>

- ・ 管制交信の認識齟齬を防止するにあたって、滑走路の使用や横断の指示に関わる管制官が複数となる場合には、管制官は相互に交通状況を共有するとともに必要に応じて他機に係る交通情報をパイロットへ提供する、といった基本動作の徹底が重要ではないかと。
- ・ 滑走路誤進入の多くはヒューマンエラーによって発生していることを、基本的な考え方全体の前提として念頭に置くべき。
- ・ 小型機等のパイロットへの CRM の浸透は重要であるが、航空局で主導的に教育訓練の体制や仕組みを整えてもらいたい。
- ・ 現在の管制交信に係るマニュアル（ATC コミュニケーションハンドブック）は有用であり、最新の事例を反映した上で、全てのパイロットに浸透を図っていくことが重要。
- ・ 管制指示の復唱に係るパイロットへのリマインドの方法については、海外事例も参考に検討してはどうか。
- ・ 車両の位置を管制官がレーダー画面上で把握できるようにすることも重要である。その際には、空港運用の特性、対象車両範囲、導入に係る費用・効果、手続、期間等についても考慮しながら検討すべき。
- ・ パイロットへ注意喚起を促す航空灯火（RWSL）は有用であるが、全ての空港への導入は、費用対効果の観点から現実性を考える必要がある。
- ・ 滑走路占有監視支援機能に注意喚起音を追加する場合、管制官の業務に支障を与えないように音の出し方を工夫する必要がある。また、検知精度の向上や、将来的には独立したセン

サーとの連動を目指すことが望ましい。

- ・将来的に不足することも考慮して、管制官の増員はぜひ進めてほしい。滑走路監視体制の強化のため、管制官の業務分担を見直すにあたっては、コミュニケーション等に新たなリスクを生まないように留意すべき。
- ・管制官の業務実施体制の検討にあたっては、女性職員にとっても働きやすい職場環境づくりも必要。
- ・空港ごとに関係者が連携して安全対策を推進することは重要であるが、参加者の負担を考慮し、効率的な運営が必要。グラハン事業者との連携も進めてほしい。
- ・関係者間の連携・推進体制の継続性や実効性を担保する必要があるが、運用ルールを詳細に規定すれば、運用の柔軟性が失われることも懸念される。
- ・新たな技術のみならず、ソフト面を含め既存技術の改善に向けた調査・研究も進めていく必要がある。
- ・国際連携や産学官の連携と高度な人材の育成の促進が必須であるため、CARATS（Collaborative Action for Renovation of Air Traffic Systems）の体制強化も検討いただきたい。
- ・SURF-A（滑走路進入機の探知・警報システム）については、ADS-B（自動位置情報伝送・監視装置）の精度が向上すれば、滑走路誤進入対策に有効と考えられる。その導入や国際標準化に向けて、ICAO等の国際機関へ働きかけてもらいたい。
- ・航空機に新たな技術システムを導入する場合、パイロットの対応訓練が必要であるが、現在の訓練体制との整理・整合が必要。

以上