

羽田空港航空機衝突事故

～人的ミス想定 of 安全策を～ 令和6年1月6日

離着陸、通話対応の限界

SRC 研究所 塚原利夫

1月2日に羽田空港で日航機と海上保安庁の航空機が衝突した事故の原因究明は、着陸機が迫る滑走路になぜ海保機が進入したのかが焦点だ。ハイテク技術が凝縮する航空機や管制システムだが、航空機の離着陸は最終的に管制官と航空機との通話のやりとりで決まるというアナログ世界。「ヒューマンエラー」を想定した安全策をどう強化するのか。古くて新しい課題が今回も突き付けられた。

国交省が公表した管制官と、日航機や海保機との交信記録だけからは、管制官の誤った指示や両機側の誤解を疑わせる様子はいかかえず、違和感はない。だが海保機の機長は「滑走路への進入許可を得て進入した」と話している。大事故は複合的な要因が積み重なって起こる。まず疑問点を整理したい。

そもそも海保機が停止位置から滑走路に入る際、着陸態勢に入っている日航機の着陸灯を確認しなかったのか、気付かなかったのか。海保機では管制官とのやりとりを副機長が担ったが、副機長と機長との間で認識のずれはなかったのか。

管制官も滑走路に誤って進入、約40秒停止していたとされる海保機を視認できなかった。一方日航機からすると、夜間の羽田で多数の照明や灯火に埋もれ、小型の海保機の灯火を後方から確認するのは困難だったはずだ。

着陸機が予定される滑走路への、出発機の誤進入は過去にも国内で相次いでいた。運輸安全委員会のサイトによると、中、大型機が絡む主要例でも2010年代に那覇や関西、成田の各空港などで少なくとも7件発生。いずれも出発

機の誤進入に気付いた管制官が着陸機に着陸やり直しを指示して衝突を回避した。要因は管制官との交信過程で出発機側の人的ミスと指摘されている。

国交省も対策を進めていた。誘導路から滑走路にかけて停止や誘導を促す停止線灯（ストップバーライト）の設置などだ。今回の事故現場の滑走路にもあったが工事中で運用停止だったと聞く。

滑走路では、安全のため離着陸する航空機は1機が原則。だが通話による管制では限界もある。大西洋のカナリア諸島の空港で1977年、離陸しようとしたジャンボ機と待機中のジャンボ機が同じ滑走路で衝突、583人が死亡する航空史上最悪の事故があった。視界不良と管制の混信や離陸機の機長の勘違いや判断ミスなどが重なった。

滑走路への誤進入は、深刻な事故につながることを今回見せつけられた。人間の判断ミス、勘違いは起こるという前提で国交省や航空関係各社も安全策を強化してほしい。

悪天候時などに運用が限られる停止線灯など滑走路上の安全を保つあらゆるシステムの普及と活用を急ぎたい。航空機には空中の衝突を避けるシステムが導入されているが、前方の滑走路にある障害物を検知するシステムはない。導入を促したい。

ヒューマンエラーの要因は確認とコミュニケーション不足に尽きる。システムに依存しすぎるリスクもある。航空関係者には、航空機は人間が運用するという重い事実も改めて肝に銘じてほしい。（共同通信配信）