

羽田事故で国が緊急対策 「ナンバーワン」 使用取りやめ

2024/1/9 11:10 | 日本経済新聞 電子版



運用再開した羽田空港のC滑走路（奥）と管制塔（8日）＝共同通信社ヘリから

羽田空港で日本航空機と海上保安庁の航空機が衝突した事故を受け、国土交通省は9日、再発防止に向けた緊急対策をまとめた。管制官から航空機へ指示する際に「ナンバーワン」などと離陸順を伝達することを取りやめる。滑走路への誤進入を防ぐ機能の表示画面を常時視認するなど管制官の監視体制も強化する。

事故は海保機側による管制指示の誤認など複数の人的ミスが絡み合って発生したとみられる。国交省は事故の原因が判明し次第、抜本的な対策を検討する。

海保機の機長は事故後に「（滑走路への）進入許可を得ていた」と説明したが、交信記録によると、管制官は滑走路への進入許可は出していなかった。

直前のやりとりで、管制官は離陸順の1番目を意味する「ナンバーワン」という単語を使って海保機に地上走行を指示しており、海保機が誤進入した理由のひとつとする見方があった。

離陸順位を示す単語の使用は羽田空港では既に取りやめており、今後他の空港でも運用を広げる。

管制官の業務も改善する。管制官は国交省の聞き取りに「海保機の進入に気づかなかった」と説明したが、管制官が見るモニターには着陸機が接近する滑走路に別の機体が進入した場合、注意喚起する機能が備わっていた。

国交省によると音声ではなく、画面上の点灯などで警告する仕組みで、当時は正常に作動していた。管制官が常時チェックする運用ではなく、管制官が気づかなかったとみられる。同省は緊急対策の一環として、先行して6日から羽田空港で同機能を常時チェックする専任の管制官を配置している。

事故は2日午後5時50分ごろ発生した。札幌（新千歳）発羽田行きの日航機が着陸のためC滑走路に進入。滑走路上で海保機と衝突し、両機とも炎上した。海保機の乗員6人のうち5人が死亡した。日航機の乗客乗員379人は全員脱出した。

事故後、閉鎖されていたC滑走路は8日から運用が再開された。大幅な欠航が続いていた状態が解消し、発着便数は事故前の水準に戻った。欠航は7日午後4時時点で計1450便に及んだ。

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.