

運輸安全委員会による羽田航空機衝突事故に関する経過報告への見解

2025年1月22日

国土交通労働組合

中央執行委員長 山崎 正人

中央執行副委員長（航空部門委員長）

佐藤 比呂喜

2024年1月2日に発生した羽田航空機衝突事故において、犠牲になられた5人の海上保安庁職員の皆様に対しまして、あらためて、こころよりご冥福をお祈り申し上げます。

事故発生以降、これまでに国土交通省航空局が発表した緊急対策や、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が発表した中間とりまとめなどに対して、私たち国土交通労働組合は、航空の安全確保、事故の再発防止などの観点から、都度当局へ申し入れを行ってきたほか、声明を発表してきました。そのなかでも特に、「個人責任の追及を許さない」こと、「安全文化の醸成を一番に考える」ことを念頭に発言してきました。

本件は国民の関心事として、発生から今日にいたるまで大きく報道されるとともに、現場の航空管制官が厳しい業務体制であることが国会審議の場でも明らかにされ、また、事故対策検討委員会による中間とりまとめにおいても言及されたことにより、航空管制官の増員の必要性が取り沙汰され、疲弊した現場の実態を広く知らしめることとなりました。

今回の事故調査経過報告においても、前述の内容をおさえつつ、各項目に対する論点を整理するとともに、国土交通労働組合としての見解をまとめました。

1. 総論

(1) 経過報告内容

運輸安全委員会は冒頭で、本調査が「運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本航空事故の責任を問うために行うものではない」と言及しています。

『2. 事実情報の公開』および『3. 今後の調査・分析の方向性』では今後の調査・分析の方向性をとりまとめ、事故発生に関与した要因が3点あげられ、それらが重なり発生したものと考えられる、としています。あわせて、衝突後に発生した被害に関する状況として3点が今後の被害軽減の観点から分析を進める必要がある、としています。

最後に『3.9 本経過報告の取扱いについて』では、冒頭の内容を踏まえた上で、「調査のために真摯に情報を提供した関係者を保護するため、記載する事実情報は、調査の目的に沿った安全に関わる情報に限定されている」、「航空安全の向上に向けた取組に役立てることを期待している」とまとめ、「最終報告に向け、事実情報の分析を進め、原因を究明し、具体的な再発防止策や被害軽減策を明らかにする」としています。

(2) 労組の見解

運輸安全委員会が言及した「事故の責任を問うために行うものではない」という点については、同意するものであり、私たちとしても、事故原因の究明にむけて、最大限の協力をしていきたいと考えています。

しかしながら、警察当局による捜査が同時に行われているのも事実です。

わが国における法体系では、捜査が刑事罰を問うためのものとなっており、国際民間航空条約第13

附属書から逸脱し、事故調査結果が裁判の証拠として採用されること自体を制限する同条約にも反するものです。そのことが真の事故原因の究明を阻害することは明らかであり、今回の事故調査経過報告の内容にも反するものです。

報告において、各種交信内容の上で当時の心境などが記載されているのは、当事者たちが今後の原因究明、安全対策の構築に寄与するために行ったものであり、当事者の願いを踏みにじる刑事罰を科すための証拠集めとならないよう、求めています。

2. 事故発生に関与した要因について

(1) 経過報告内容

事故発生に関与した要因について、『1. 海上保安庁機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進出し停止したこと。 2. 東京飛行場管制所は、海上保安庁機が滑走路に進出したこと及び滑走路上に停止していたことを認識していなかったこと。 3. 日本航空機は滑走路上に停止していた海上保安庁機を衝突直前まで認識していなかったこと。』の3点が言及されています。また、それぞれの項目に伴い、『海上保安庁機に関する分析の方向性』、『航空管制に関する分析の方向性』、『日本航空機に関する分析の方向性』として各項目に関する分析の方向性をとりまとめており、事故発生に関与した要因としている3点の、それぞれの状況下における推定を提示しています。

(2) 労組の見解

まず、「事故発生に関与した要因」という形で事実情報の公開がなされていますが、前述のとおり、個人責任追及の証拠とならないよう、取り扱われるべきです。

また、航空管制に関する分析の方向性においては、『2. 事実情報』における『2. 1. 2. 2 東京飛行場管制所における管制業務』以降や、『2. 7. 5 羽田空港の交通量及び交通量に係る管理』における事故発生日の羽田空港の交通量に関する図にもあるとおり、航空管制官の業務負荷は高い状況であったのは言うまでもなく、交通量増大の影響を評価・検証すべきと考えます。この点は、空の混雑が常態化しており、現場の航空管制官は常に極度の緊張感を持った状態での業務遂行を強いられているということへの証左となります。これまでも国土交通労働組合からは航空管制官の業務困難性を主張しており、今後も引き続き訴えていきます。

次に、3. 3. 2 (6)～3. 3. 2 (8)の部分における滑走路占有監視支援機能に関する諸所の指摘に対する調査は現場意見をふまえてまとめるべきと考えます。

滑走路占有監視支援機能は、2008年に実施した滑走路誤進入防止対策検討会議のとりまとめに基づいて設置されました。しかし、今回の経過報告の中でも、誤作動等があることが述べられている点や、対応方法が不明瞭である点などこれまでの評価検証が不十分であったと言わざるをえません。現場の航空管制官は常に検知する、いわゆる過感知状態に本機能への信頼性が皆無であったとの報告もあり、10月31日から注意喚起音を追加することを決定したものの、そもそも導入からこれまでどのような評価を行ってきたのかなどの点について検証した上で、10月25日にプレスリリースされた本機能の強化において予定されている次のステップへ移るべきであると考えます。

また、『3. 2. 2 (9) 停止線灯が運用されていなかったこと』に関しては、本灯火が更新工事のため運用を停止していたとはいえ、当時の気象状態をふまえても、通常の運用であったことは規程にもあるとおりであり、今回の分析の方向性の項目に入れることは、あたかも通常の気象状態でも操作を行う必要性をうたっているものと受け止めています。また、これは航空管制官のワークロードをさらに圧迫するものであり、航空の安全確保に逆行するような誤った方向性とならないよう、注視していきます。

3. 衝突後に発生した被害に関する状況

(1) 経過報告内容

『3. 1. 3 衝突後に発生した被害に関する状況』について『1. 海上保安庁機及び日本航空機の衝突及び機体の損傷 2. 日本航空機における非常脱出 3. 消火・救難』の3点があげられており、『3. 8 その他判明した安全に関する事項等』で記録不具合にかかる報告をあげています。

(2) 労組の見解

航空行政職場では、『3. 7 消火・救難』を担っており、『3. 7. 4 消火・救難において判明した安全に関する事項』で炭素繊維強化プラスチック（CFRP）の燃焼に伴う粉じん対策の必要性があげられています。あわせて、『3. 7. 1（5）日本航空機の消火活動に従事した空港消防職員及び東京消防庁の消防士は、CFRP が燃焼していること、及びその際の留意点を知らず、粉塵防護の装備をしていなかったこと。』として消防職員にのみ言及されていますが、滑走路の点検や事故調査の現場補助を行う運航情報官、施設の修繕にあたる管制技術官や灯火・電気技術官、施設運用官など多数の職員が関与するため、すべての職員に対し、対策の必要性や対応方法の周知を航空局の責任において、早急に実施するよう、求めています。

以 上