

1.2 羽田空港衝突事故を振り返る

4・11 緊急院内集会

2024年（令和6年）4月11日
衆議院第1議員会館 1F 多目的ホール

運営：JAL 被解雇者労働組合（JHU）
主催：福田昭夫 衆議院議員

プログラム

司会：JAL 被解雇者労働組合（JHU）
書記次長 山田 純江

18:00	開会挨拶 運営者挨拶	福田 昭夫 衆議院議員 JAL 被解雇者労働組合（JHU） 副委員長 鈴木 圭子
18:10	報告と提起	事故概要・事故調査のあり方 JHU 書記長 山崎 秀樹 管制官から 国交労組副委員長 佐藤 比呂喜 パイロットから JHU 書記長 山崎 秀樹 客室乗務員から JHU 副委員長 宝地戸百合子
19:15	質疑・意見交換（議員挨拶）	
19:35	閉会挨拶	JAL 被解雇者労働組合（JHU） 委員長 山口 宏弥
19:40	閉会	

*本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。

報告と提起（レジューメ）

1.2 羽田空港（海保機と JAL 機）衝突事故を振り返る

<再発防止に向けて>

= 複合的な要因の連鎖で起きた典型的事故 =

1. 事故の概要

1月2日午後5時47分、羽田空港C滑走路上で海保機とJAL機が衝突

- ・ 羽田空港概要図、両機の動き
- ・ 当日の気象状況、機体状況等
- ・ 海保機搭乗者6名：内5名死亡、機長重症
- ・ JAL機搭乗者乗客・乗員379名：全員無事脱出、負傷者15名

2. 事故調査と刑事捜査

- ・ 事故原因：運輸安全委員会により調査中
- ・ 事故調査の目的：国際民間航空条約「第13付属書」
 - 「事故または重大インシデント調査の唯一の目的は、将来の事故または重大インシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない。」
 - 事故調査は、事故原因を究明し安全勧告（Recommendation）を出すこと
- ・ 日本政府は国際民間航空条約「第13付属書」、5.12「記録の非開示」に対する相違通告
 - 「事故調査報告書」を犯罪捜査の鑑定書として使用
 - 犯罪捜査、刑事責任追及は事故原因究明の障害となる
 - * 2001年1月31日、相模湾上空でJALのB747とDC10型機がニアミス事故（100名負傷）
 - 管制官2名が業務上過失傷害罪で禁固1年と1年半（其々執行猶予3年）の有罪判決（2010年10月26日）を受け失職
 - 最高裁裁判長「管制官として緊張感をもって、意識を集中して仕事をしていれば、起こり得なかった事態である」
 - 「精神論」ではヒューマンエラーは防げない=再発防止にならない
- ・ 刑罰を科してもヒューマンエラーは防止できない
 - 公益とは何か：二度と同じ事故を起こさない=再発防止策を講じること

3. 事故の背景

- ・ 滑走路誤進入

航空機、地上車両等の滑走路誤進入の現状

米国：1730件（2022年）、1760件（2023年）発生

- その内61~63%（1000件以上）以上がパイロット誤認による逸脱
- その内約62%（約670件）がパイロットと管制官、パイロット相互間のコミュニケーション上の誤認または齟齬

- その内 28%がパイロットの着陸復航（ゴーアラウンド）で危機回避
- 最後のカギは JAL 機のゴーアラウンド（パイロットの見張り義務）
- 何故、JAL 機は滑走路上の海保機を視認できなかったのか？

4. 管制官

- ・ 羽田空港＝世界有数（世界で 3 番目）の混雑空港
- ・ 発着枠拡大：国際路線の成田から羽田への移転、都心上空飛行問題等
- ・ 定員数の減少と取り扱う機数増
 - 過去 10 年間に 1,900~2,000 人で推移、航空機は過去 19 年間で 1.8 倍に
- ・ 管制官の業務実態
 - 地上監視レーダーのモニター業務：増員はなく既存要員で（労働強化）
 - ヒューマンエラーの防止には第 3 者のモニター要員の配置が不可欠
- ・ 空港運用基準：空港施設の保守・維持管理、運用基準
 - 空港施設の保守と運用：ストップバーシステム更新工事中等
 - 滑走路運用基準の見直し：使用滑走路の分離（着陸用／離陸用）の是非等
- ・ 国会における管制官をめぐる議論
 - 予算委員会、国土交通委員会での質疑と岸田総理の答弁
「管制官の要員配置」「個人責任追及の問題」、国の認識は甘すぎる

5. 海保機

- ・ 1 月 1 日の能登半島地震の対応飛行（疲労度との係わり）
- ・ 操縦室内のコーディネーション
 - 滑走路進入時、海保機の副操縦士は右側（東京湾）から進入する JAL 機（滑走路進入時、JAL 機は滑走路にかなり接近）を視認
 - 40 秒間、滑走路上で待機
 - 操縦室内の Liveware（人間関係）：自由に意見を言える環境
 - * 1977 年 9 月 27 日：JAL クアラルンプール事故（乗客乗員 79 名中 34 人死亡、45 名重軽症）の教訓
 - TYO-HKG-KUL の 2 LDG、気象条件が悪く KUL 空港上空でホールディング後 VOR APP、残燃料（代替空港 SIN）
 - 最低安全高度以下に降りようとする機長に対し、副操縦士も航空機関士も無言のまま異を唱えず、滑走路手前のヤシ林に墜落

6. JAL 機（パイロット）

- ・ ボーイング社 B767 型機から機種移行訓練中の副操縦士の着陸
 - 操縦教官（左席機長）の負担
 - 3 人目のパイロットの役割（正規副操縦士は後部シートに着席）
- ・ エアバス社 A350 型機は導入から 4 年
 - ボーイング社製とエアバス社製航空機の相違：操縦桿からサイドスティック
 - ヘッドアップ・ディスプレイ（技術革新の盲点）
 - * 1968 年 11 月 22 日、JAL サンフランシスコ湾着水事故（搭乗者 107 名全員無事救出）の教訓

- ダグラス DC 8-62 と 50 シリーズの FD システムの違い、訓練教育
- ・ パイロットの見張り義務（パイロットによる障害物の目視確認）
 - 着陸前の確認 3 項目：①管制官の着陸許可、②チェックリスト完了、③滑走路の障害物なし
 - ベテランパイロットの意義：先輩パイロットから安全文化の伝承
 - * JL455 便着陸復航（2015 年 4 月 5 日）事例の教訓
 - 徳島空港で B767 が着陸許可を得て着陸進入中に、滑走路上の車両発見
 - 主脚接地後に着陸復航（ゴーアラウンド）、急上昇して危機回避
 - * JAL 便に続く滑走路誤進入事例
 - 2023 年 11 月 5 日：シアトル・タコマ国際空港着陸後に滑走路誤進入
 - 2024 年 2 月 6 日：サンディエゴ国際空港出発時に滑走路誤進入

7. JAL 機（客室乗務員）

- ・ 客室乗務員の活躍に高い評価：ベテランが非常口（3 カ所）開放、脱出誘導
 - 客室乗務員 9 名の経験年数：
 - 30 年、25 年、20 年、10 年、5 年、4 カ月×2 名、2 カ月×2 名
 - 編成内の新人乗務員の人数制限
 - * 1975 年 12 月 16 日アンカレッジ国際空港出発時に凍結した誘導路から滑落事故（目的地羽田空港の制限時間内到着を優先した機長の不適切判断）：B747/17 人中 5 人が新人 → 新人乗務員の数を 3 人に制限
- ・ 90 秒脱出ルール：脱出口開放から 90 秒以内に乗客乗員全員脱出
 - 事故発生から脱出開始まで最低でも 6 分、全員脱出まで 18 分
- ・ 非常口ドア数に満たない客室乗務員編成の飛行機材
- ・ 客室乗務員は航空法上の「航空従事者」ではない
 - 職業的位置づけ（総務省分類）：「接客・飲食給仕従事者」
 - 欧米ではライセンス制

.....

⇒ 闘いなくして安全なし、安全なくして労働なし、労働なくして生活なし

モノ言う労働者こそ命と安全を守る力

“労働組合の出番”