

声明：航空局は体裁だけでなく真の航空安全施策の実施を

～航空機衝突事故発生後も変わらない航空局の体質～

東京国際（羽田）空港の RWY05 から離陸しようとした／離陸した航空機が滑走路灯を複数破損するという事象が 2025 年 4 月と 10 月の二度にわたって発生したというのは、極めて異例な事態です。こうした航空機の異常運航が発生した場合、本来であれば公的な調査機関（日本の場合、運輸安全委員会）が独立機関としてその職権に基づいて都度判断して調査に当たるかを判断すべきです。しかし、日本では航空当局（日本の場合、航空局）が異常運航の度合いを測定しており、今回の件に関しても航空局は法令に従って判断し、調査対象とならない「イレギュラー運航」として結論づけたことから、今般の事象に対する原因究明が行われることはありません。航空局が実施した対応策は航空会社に対して「注意喚起文書」を配布したのみであり、別途、羽田空港に設置されている「滑走路安全チーム」※内で再発防止策が議論されることとなりました。

※「滑走路安全チーム」（Runway Safety Team、以下 RST）：

国際民間航空機関（ICAO）の策定する世界滑走路安全行動計画（GRSAP）において RST を設置することが推奨されており、そこでは空港場面における不安全事象に関する情報の収集や評価、対策の検討や見直しに関する議論が行われます。航空安全推進連絡会議（航空安全会議）では ICAO の議論状況や関連文書の発行といった動向を踏まえ、2011 年から RST の設置を航空局に対して要請し続けており、2024 年 1 月 2 日に発生した羽田空港航空機衝突事故を受けて同年 2 月 8 日に実施した記者会見においても、対策の一つとして RST の設置を呼びかけていました。その後、7 月に発表された対策検討委員会の中間取りまとめにおいて RST の設置を検討すべきとされたことから、2025 年 12 月 1 日の航空法改正によって空港等の設置者等が従うべき機能確保基準において、滑走路誤進入関連の事項が追加された内容に日本国内の主要 8 空港への RST 設置が明記されました。

今般、連続事象について RST の中で議論され、決定事項として進められようとしている再発防止策の内容は明らかに今般の事象とは無関係の対策であること、また現場で運航するパイロットから見て再発防止という観点で全く役に立ちません。こうした RST の対応について、私たち航空安全会議は強い危惧を抱きました。そこで今般の事象について、空港施設にある潜在的な危険性や今回の事例が発生する要因となり得る状況を私たちが独自で議論し再発防止策を取りまとめ、RST へオブザーブ参加をして説明する旨の文書を国土交通省航空局及び東京航空局東京空港事務所へ提出しました（2025 年 12 月 11 日）。それに対して国土航空省航空局から正式回答は来ておらず、東京空港事務所に至っては「意見があるなら航空会社を通して実施すること」と翌日に回答してきてだけでなく、オブザーブ参加を認めないどころか再発防止策が書かれた文書の受領そのものを拒否という驚きの対応でした。

RST 等を含む航空の安全確保を目指す様々な施策を議論している ICAO では、オープンな議論を推奨するために「航空会社代表（IATA¹）」や「パイロット代表（IFALPA²）」、「管制官代表（IFATCA³）」など様々な立場のメンバーをオブザーバーとして会議に招聘し、積極的な発言を求める体制を構築しています。RST についても ICAO は様々な立場のメンバーが議論に参加するべきとしており、日本の航空局も「滑走路の安全確保に関する指針」の中で、滑走路安全チームには幅広い関係者が参加する意義を考慮しつつ参加を

¹ IATA: International Air Transport Association、国際航空運送協会

² IFALPA: International Federation of Air Line Pilots' Associations、国際定期航空操縦士協会連合会

³ IFATCA: International Federation of Air Traffic Controllers' Associations、国際管制官協会国際連盟

呼びかけることとしています。その目的は、RST の議論の中に色々な視点からの意見を取り入れようとするものである事は明らかであり、外部からの意見は積極的に聞き入れる姿勢を RST は持たなければなりません。翻って今回の対応は、こうした世界的な流れに逆行する姿勢と言わざるを得ません。

2024 年 1 月 2 日に羽田空港で発生した航空機衝突事故の教訓から、日本でも海外と同様のオープンな体制構築が必須であると考え、私たち航空安全会議は様々な形で提案を行なってきました。2025 年 12 月 1 日に施行された改正航空法は、その声に応え新たな体制が構築されるものと期待していました。しかし、僅か 10 日後に起きた今般の航空局による対応を見る限り、この法律改正が単なる見せかけに過ぎず、航空局の航空安全に対する考え方は羽田空港航空機衝突事故の前後で何ら変わっていないと言わざるを得ません。

ここに改めて、航空安全会議は航空局に対し、国民の安全を守るために自分たちがやらなければならないことに真摯に向き合う事を求めています。私たちは「航空安全を達成する」という目標に向かって考え、行動し続けていきます。なぜなら、これまで日本の航空機事故で亡くなった方々に対し安全達成を誓って 60 年に渡って航空安全会議で活動してきた先人達的意思を引き継ぎ、亡くなられた方々の無念を晴らすために行動することが航空の職場で働く者に課された絶対的な使命だからです。

2026 年 1 月 12 日
航空安全推進連絡会議 議長 永井丈道
所在地：東京都大田区羽田 5-11-4
連絡先：hq@jfas-sky.jp
HP：<https://jfas-sky.jp>

参考情報：

羽田空港で 2025 年 4 月と 10 月に発生した事象に関して、私たち航空安全会議が原因究明と再発防止策について言及した内容は Aviation Safety ニュース 60-03 「[羽田空港 RWY05 での誤離陸を考える](#)」でご覧いただけます。