

ATEC-技-16-088
平成 29 年 3 月 31 日

国土交通省 航空局
安全部 安全企画課長
多門 勝良殿

公益財団法人 航空輸送技術研究センター
事務局長 島村 淳



平成 28 年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について

平素より当法人が行う航空安全情報自発報告制度 (VOICES) の運営に対しご理解賜り厚く御礼申し上げます。

平成 28 年度、VOICES に寄せられました航空安全情報について分析検討 WG 及び分析委員会において検討した結果、「航空安全プログラムの適用に伴う安全情報 (自発報告) 分析業務仕様書」2.(3)③項に従い別紙の安全対策を提言させていただくことといたしました。つきましては提言の内容についてご検討のうえ御高配賜りますようお願い申し上げます。

【提言】

類似コールサインに起因すると考えられるヒヤリハット事例が複数報告されている。具体的な事例としては、パイロットが類似コールサインを有する他機への管制指示を自機への指示と取り違えたり、管制官がある航空機からの高度変更要求を類似コールサインを有する別の航空機からの要求であると思い込んだりする事例などである。

類似コールサインに起因する問題の解消については、過去にも国内線を中心にさまざまな取り組みが行われているが、その後日中間を結ぶ航空路を中心に国際線の交通量が増加していることや、特定の航空路では、使用できる高度に制約があるため高度変更に関する管制交信が頻繁に行われていることなどから、類似コールサインの発生やこれに起因する取り違いが増加する可能性があるものと考えられる。このような状況を踏まえ、従来の国内線中心の取り組みに加え、関係者間で国際線も対象にした類似コールサインに起因するヒューマンエラー等の発生リスク低減に向けた更なる対応について検討されたい。なお、検討にあたっては、従来の取り組みを含む短期的な視点での検討と合わせて、ヒューマンエラーを誘発する要因を極力排除するためのシステム導入などの仕組みも含めた中長期的な視点での検討が望まれる。

【背景説明】

平成 28 年度に VOICES に寄せられた類似コールサインに起因すると考えられる 4 つの報告事例を以下に示す。特に、例 2 および例 3 の事例は、日本と上海方面を結ぶ航空路 A593（通称アカラコリドー）での事例であり、交通量が増加していることに加え、使用できる高度に制約があることから高度変更に関する管制交信が頻繁に行われており、いわゆるウィッシュフルヒアリングと呼ばれるヒューマンエラーが起きやすい状況であると言える。

例 1) A 機の便名は AB〇〇 2 便。同一空域を飛行していた同一航空会社の B 機である ABXX2 便への管制指示を誤って自機への指示と受け取ってしまった。

【FEEDBACK No. 2016-02-51】

例 2) 同じ航空路上を A 機 (FL360) と B 機 (FL400) が飛行していた。両機のコールサインの数字部分は全く同じで会社コードは異なっていたものの発音が似通っていた。管制官は A 機からの FL380 への高度変更要求を B 機からの要求であると思い込み、B 機に対して FL380 への降下を指示した。これに対して B 機からの復唱はなく、A 機から上昇指示としての復唱があった。その後管制官はレーダー上で A 機が上昇していることに気づき、事なきを得た。

【FEEDBACK No. 2016-03-53】

例 3) 管制官は FL360 で飛行中の A 機に対し、FL300 への降下指示を発出した。この指示に対して A 機が降下を開始したが、同じ航空会社の類似コールサインを有する B 機も降下を開始した。レーダー上で B 機が降下していることに気がついた管制官が B 機への指示ではないことを指摘した。

【FEEDBACK No. 2016-03-54】

例 4) 管制官は A 機からの高度変更要求を同じ航空会社で類似便名を有する B 機からのものと取り違え、B 機に上昇指示を発したところ、A 機が上昇を開始した。その後管制官はレーダー上で A 機が上昇していることに気づき、A 機に対して管制指示の修正を行った。

【FEEDBACK No. 2016-02-56】

なお、H27 年度にも、同種事例が報告されております。 【FEEDBACK No. 2015-02-30】

以上