

日本航空907便事故から 考える管制空域の現状について 〜焼津上空空域は本当に 変わったのか〜

航空管制支部

2001年1月、静岡県焼津市上空で日本航空機同士のニアミス事故が発生しました。これをきっかけに、管制用システムの性能向上や航空路の再設定等、航空管制の現場では多くの改善が進められてきました。あれから間もなく20年、改めて事故の教訓と向き合うべき時がきています。

はじめに

2019年7月18日、近年の航空需要の高まりに対応するため、首都圏空域再編が実施されました。主たる変更点は、東京国際空港と成田国際空港の出発・到着機を取扱う東京進入管制区（注1）の拡大と、東京航空交通

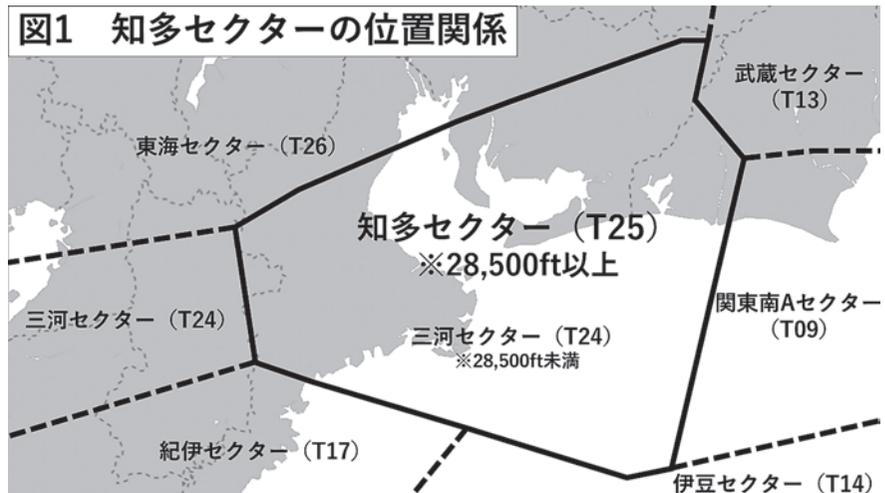
変わったのか

管制部が管轄する三重県から静岡県にかけて存在する空域を整理し、新たに「知多セクター（T25）」を設定したことです（注2）。

空域再編前までは、三河セクター（T24）が北米から台湾方面へ向かう通過機に加え、東京国際空港の出発機・到着機のほか、中部国際空港出発機や大阪・関西国際空港到着機など多くの航空機を同時に取扱っており、極めて複雑した空域となっていました。このため、この航空交通が輻輳する空域のあり方について見直しが行なわれ、三河セクターの東側の一部空域を28,500フィート（1000フィート）約300メートルを境目に上下分割し、その上部が知多セクターとして新たに設定されました（図1）。

知多セクターの狙いとしては、東京国際空

図1 知多セクターの位置関係



港の出発機と到着機の取扱いに特化することに加え、周辺空域と航空路の抜本的な見直しを行い複雑を解消することで、同空域において処理できる航空機の数が増加するというものでした。