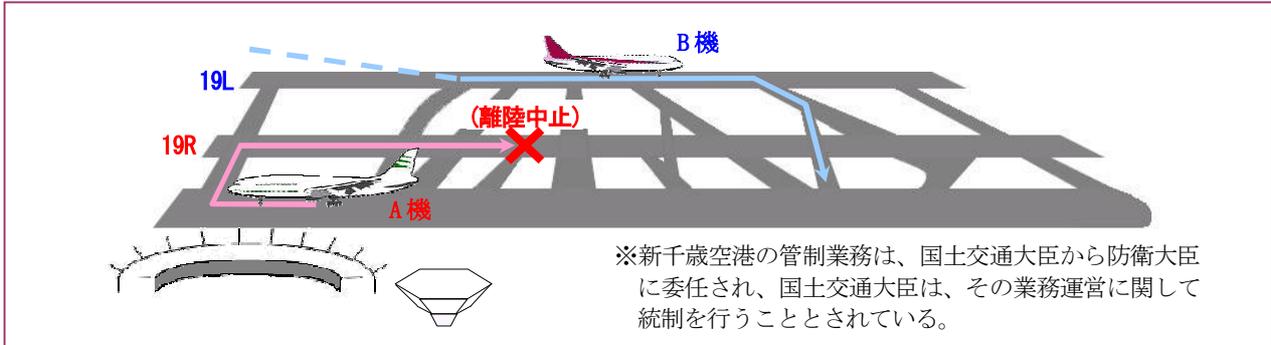


# 重大インシデント調査事例

管制官の誤指示により、離陸滑走中の航空機の前方を別の航空機が横断した事例

航空

概要：A機（ボーイング式767-300型）は、平成19年6月27日（水）、管制官の許可を受けて、新千歳空港滑走路19Rから離陸のための滑走を開始したが、同滑走路を横断しているB機（ボーイング式777-200型）に気付き、離陸を中止した。B機は、新千歳空港滑走路19Lに着陸した後、同管制官の許可を受けて滑走路19Rを横断していた。



## 事実経過

## 主な要因等



## 再発防止のための具体的対策

本重大インシデントは、新千歳空港の飛行場管制官が、A機に対して誤って離陸許可を発出し、その錯誤に気付くことなくB機に滑走路横断の許可を発出したため発生したものです。また、飛行場管制官とともに管制業務を行っていた運用主任及び地上管制官についても、飛行場管制官の錯誤に気付くことなく、その後の状況も把握できていませんでした。

本重大インシデント発生には、勤務体制や管制処理の問題が関与していたと考えられます。また、調査報告書では、これらのほかに、管制機器の改良について触れています。

当委員会は、調査の結果を踏まえ、防衛大臣及び国土交通大臣に対して、運輸安全委員会設置法第28条に基づき、再発防止のため講じるべき施策について、次のとおり意見を述べました。

### 意見(要旨)

航空交通の安全を確保するためには、航空管制官の勤務体制、平行滑走路における管制処理及び管制機器の改良について、次に掲げる事項を検討し、所要の措置を講じることが必要である。

#### 1 管制官の勤務体制

防衛大臣は、航空交通の安全を確保できるように管制官の適切な配置を行うこと等、所要の措置を講じること。

#### 2 平行滑走路における管制処理

防衛大臣は、飛行場管制席と地上管制席の連携の強化を図るため、通信の移管と業務移管の要領を見直し、明文化するとともに、飛行場管制席と地上管制席を隣接させ意思疎通を促進させるなど、ヒューマンエラーの防止対策を十分検討し、所要の措置を講じること。

#### 3 管制機器の改良

防衛大臣は、ヒューマンエラーに起因する滑走路誤進入を防止するためのシステム整備を早急に検討し、所要の措置を講じること。

国土交通大臣は、防衛省と管制支援システム等の情報を共有するよう努め、必要があればシステム整備等の連携を図るなど、所要の措置を講じること。

さらに、調査報告書では、新千歳空港のように複数の滑走路を有する飛行場の建設等を行う場合の留意点について所見を示しています。

### 所見(抜すい)

複数の滑走路を有する飛行場の建設、改修、運用に当たっては、可能な限り航空機が離着陸に使用する滑走路の横断回数を少なくするか又は横断の安全性を確保する措置を講じ、滑走路、誘導路及びターミナル地区全体の流れが円滑となるよう配慮することが望ましい。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成20年11月28日公表)

<http://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/download/pdf2/A108-01-2-JA767F-JA8967.pdf>

### 事故防止分析官の

### ひとつ

管制業務は、刻一刻と変化する状況を正確に把握した上、瞬時的確な判断・指示を下さなければならないという、負担の大きな業務です。このような業務では、勤務時間の設定及び人員の配置を適切に行い、疲労の蓄積と注意力の低下を防止するとともに、監督者によるチェックが十分に機能する体制を構築する必要があります。