

## ○最近発生したいわゆる滑走路への誤進入の事案と航空局の対応について

年月日	概要	航空局の対応
19.6.27 (水)	○新千歳空港において、スカイマーク機が離陸滑走を開始したが、滑走路の前方を横断しようとしている全日空機を視認したため、離陸を中止。	◇防衛省に対し、管制官相互の連携強化等の4項目の改善を求める。  (航空・鉄道事故調査委員会で原因等を調査中)
19.9.6 (木)	○大阪国際空港において、着陸した日本航空機が、他機に対する指示を自機に対するものと判断し、復唱。管制官はこれを訂正せず、結果的に滑走路の横断許可を得ずに横断。	◇「大阪国際空港における管制トラブルに関する調査検討タスクフォース」を設置し、以下の事項について対応。  〈直ちに実施、検討すべき事項:3項目〉 ①使用滑走路に関する交信の使用用語の改善 ②交信の内容の確認 ③飛行場管制官と地上管制官の連携の強化
19.10.5 (金)	○大阪国際空港において、管制官が全日空機に対してB滑走路への着陸を許可したが、全日空機は、A滑走路への許可と判断し、復唱。管制官はこれを訂正せず、当該機はA滑走路に着陸。	〈中期的に検討すべき事項:3項目〉 ①業務負荷の軽減 ②管制システムによる支援 ③隣接管制機関との調整
19.10.20 (土)	○関西国際空港において、管制官がエアカナダ機に対し滑走路手前待機を指示したが、当該機は、滑走路内に進入して待機と判断し、その旨を復唱した模様。着陸態勢にあった日本航空機が着陸をやり直し。	◇各管制機関に対し、復唱の誤りがある場合はもちろん、復唱が不明瞭である場合その他疑義がある場合の復唱の確認を確実にすること等を指示。 ◇航空会社に対し、管制官が発出した指示等に対してパイロットが復唱する場合には、当該指示等に関する用語を使用して復唱を行うこと等を指示。  (航空・鉄道事故調査委員会で原因等を調査中)
19.11.11 (日)	○中部国際空港において、中国南方航空機が滑走路手前待機の管制指示どおりに復唱したにもかかわらず、停止線を越えたため、全日空機が着陸をやり直し。	◇中国南方航空から事情を聴取。  (航空・鉄道事故調査委員会で原因等を調査中)
20.2.16 (土)	○新千歳空港において、管制官から滑走路上で待機を指示されていた日本航空機が、離陸許可を受けずに離陸滑走を開始。同機は管制官から直ちに停止するよう指示を受け離陸を中止。	◇日本航空に対し、離陸許可に対する復唱手順の徹底等を指示。  (航空・鉄道事故調査委員会で原因等を調査中)
20.2.22 (金)	○福岡空港において、管制官がヘリコプターに対して離陸許可を発出したところ、アジアナ航空機が、これを自機に対するものと判断し、離陸滑走を開始。管制官は、両機の安全間隔の設定のためヘリコプターの離陸方向を変更。	◇アジアナ航空から事情を聴取。
20.3.4 (火)	○小松飛行場において、日本航空機が滑走路手前待機の管制指示どおりに復唱したにもかかわらず、停止線を越えたため、自衛隊機が着陸をやり直し。	◇航空会社に対し、離陸前地上走行におけるパイロットによる停止線の確認の徹底を指示。 ◇停止線の視認性を向上。