

④ その他

進入中の航空機に対して、滑走路上の作業車両の存在を失念し着陸を許可した事例

概要：B航空所属ボーイング式767-300型は、同社の定期455便として平成27年4月5日（日）、東京国際空港を離陸し、10時53分に徳島飛行場の滑走路29への着陸許可を得て進入を継続し、滑走路進入端を通過後の10時58分ごろ、滑走路上に車両を発見し復行した。

重大インシデント発生までの経過

10時40分ごろ

徳島飛行場の電気保守作業員は、滑走路距離灯の電球交換作業を行うために飛行場管制席（タワー）の管制員に滑走路への立ち入りを要求し、タワーはこれを許可した

10時43分ごろ

電気保守作業員は、タワーから滑走路立ち入りの許可を受けており、滑走路距離灯の電球交換作業を行うために作業車両で滑走路に入り、作業を開始した

10時50分ごろ

当該機は、徳島ターミナル管制所（アプローチ）に滑走路29に計器進入を要求をし、アプローチが最終進入コースへの誘導を開始した

駐機場にいた出発機は、地上管制席（グラウンド）に滑走路11からの出発を要求したが、着陸機（当該機）が滑走路29を使用する予定だったため、グラウンドは出発不許可を通知した

10時53分ごろ

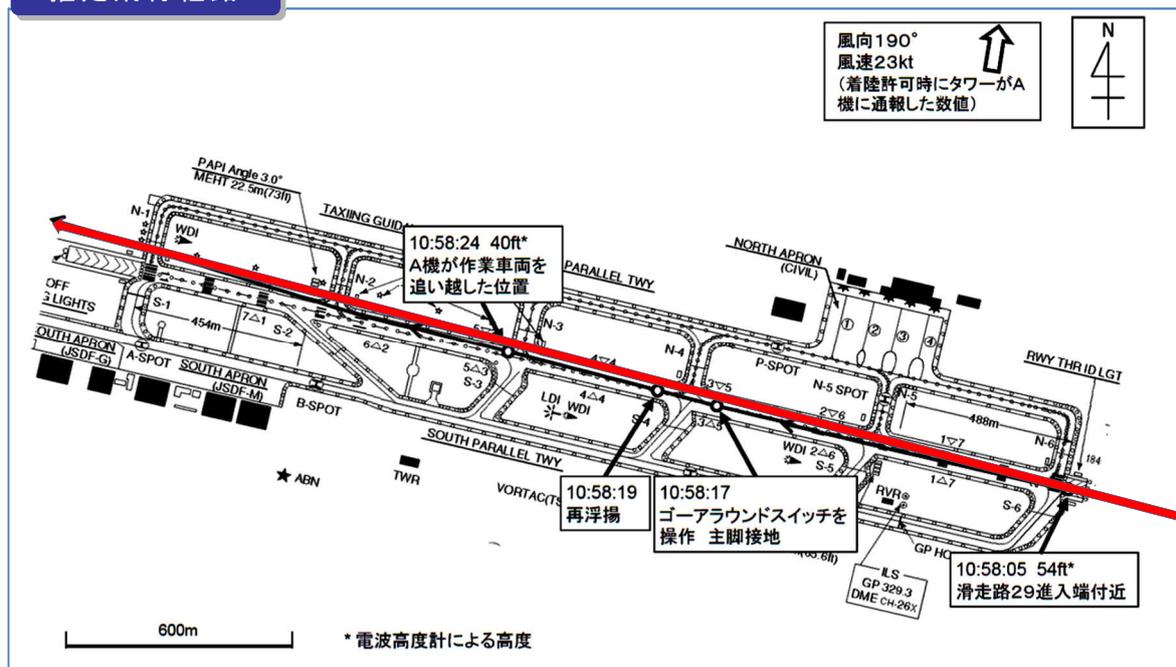
アプローチは、グラウンドに出発機の出発を滑走路11とする提案をし、グラウンドもこの提案が適切であると判断し、それを許可した

タワーは、当該機と交信を開始し、滑走路29への着陸を許可した

10時58分ごろ

当該機は、滑走路29進入端付近を通過後、滑走路上に車両を発見したため復行をした

推定飛行経路



重大インシデント要因の解析

● 管制業務の状況

電気保守作業員から滑走路距離灯の電球交換のため滑走路立入り許可の要求があり、管制員は、当該機の着陸まで時間的余裕があると判断し、これを許可した

管制員は、離着陸の予定が少なく記憶で対応できると考え、リマインダー（※）を使用しなかった

※ 滑走路が閉鎖状態であることを周囲に示すための表示板



リマインダーの使用状況

当日は日曜日で業務負荷が小さかったことから、飛行場管制所内では管制員が1名でタワー業務とグラウンド業務を行っていた

タワー業務とグラウンド業務を兼務していた管制員は、出発機の滑走路選定に気を取られ、滑走路上の作業車両の存在を失念したと考えられる

管制員は、出発機から到着機と反対方向の滑走路使用要求に気をとられた

● 滑走路内での作業

日曜日であったため、電気保守作業員は電球交換作業、周囲の監視及び無線の対応全てを1名で行っていた

滑走路内での作業を1名で行っていたため、当該機の着陸寸前までその存在に気がつかなかった可能性が考えられる

作業員は滑走路内での作業箇所の移動、作業箇所の追加及び作業の終了時にタワーに連絡していなかった

タワーへの連絡がなかったことが、管制員が滑走路上の作業車の存在を失念した要因の一つになったものと考えられる

原因：本重大インシデントは、**タワーが作業車両の存在する滑走路への着陸を許可したため**、当該機が着陸を試みたことによるものと推定される。

タワーが当該機に着陸を許可したことについては、タワー及びグラウンドの業務を兼務していた管制員が、**作業車両の存在を失念**したことによるものと考えられる。

これには、飛行場管制所内に航空管制員を1名しか配置していなかったことで他の航空管制員の支援が得られない中、出発機の滑走路の選定に気を取られていたこと、及び滑走路が離着陸には使用できない状態であることを示すリマインダーを使用していなかったことが関与したと考えられる。

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 28(2016)年 8 月 25 日公表)
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2016-4-1-JA8299.pdf>