

# 福岡空港付近で発生した 重大インシデント

---

運輸安全委員会  
平成24年4月  
(記者レク資料)

# 航空重大インシデント調査報告書

1. 所属 日本エアコミューター株式会社  
型式 ボンバルディア式DHC-8-402型  
登録記号 JA844C
2. 所属 全日本空輸株式会社  
型式 ボーイング式767-300型  
登録記号 JA602A

発生日時 平成23年5月10日 11時59分ごろ

発生場所 福岡空港の北西3キロメートル付近

# 概要

本件は、航空法施行規則第166条の4第2号に規定された「他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

日本エアコミューター株式会社所属ボンバルディア式DHC-8-402型JA844C(以下「A機」という。)は、平成23年5月10日(火)11時59分ごろ、同社の定期3626便として、管制官から着陸許可を受け福岡空港に進入中であつた。一方、全日本空輸株式会社所属ボーイング式767-300型JA602A(以下「B機」という。)は、同社の定期487便として離陸許可を受け、誘導路E2を經由して滑走路16に進入した。JA844Cは管制官に着陸許可を確認し、管制官は同機に復行を指示した。

JA844Cには、機長ほか乗務員3名、乗客75名の計79名が、JA602Aには、機長ほか乗務員7名、乗客121名の計129名が搭乗していたが、両機とも負傷者及び機体の損傷はなかった。

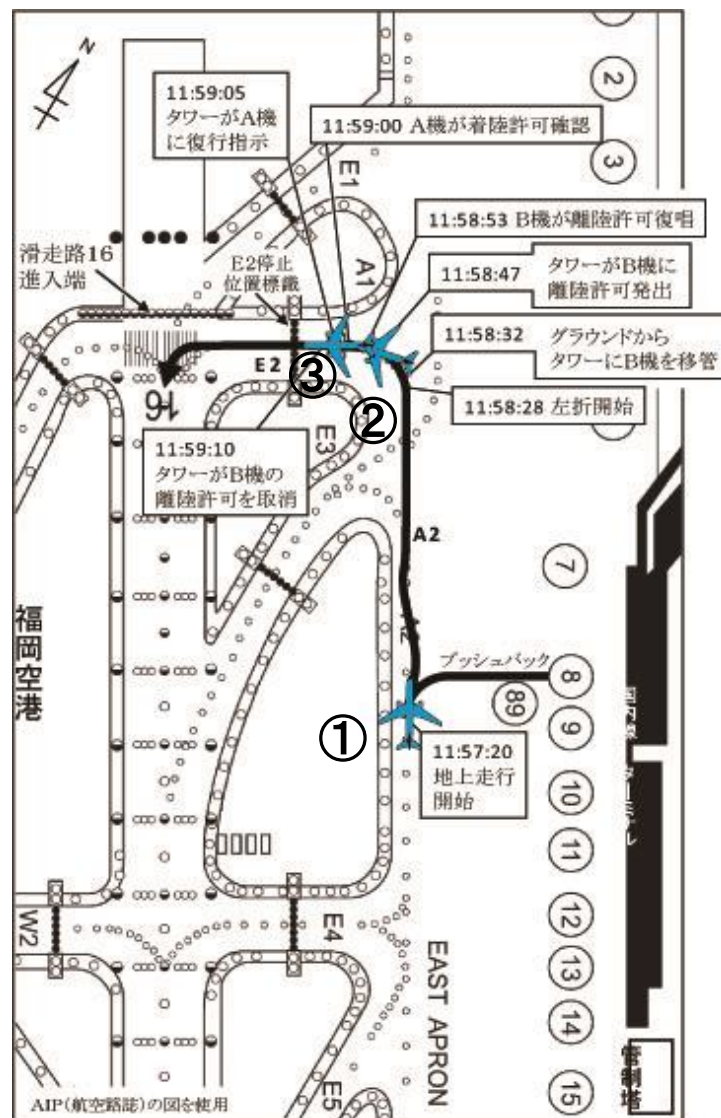
## A機の推定飛行経路図



SANDY : 位置通報点  
YAMEK : 位置通報点

DGC : 福岡VORTAC  
MM : ミドルマーカ  
OM : アウターマーカ

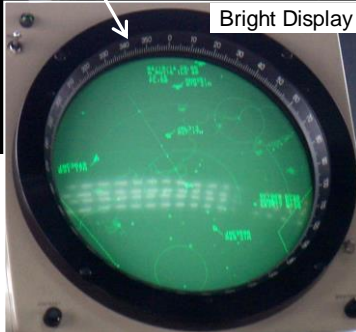
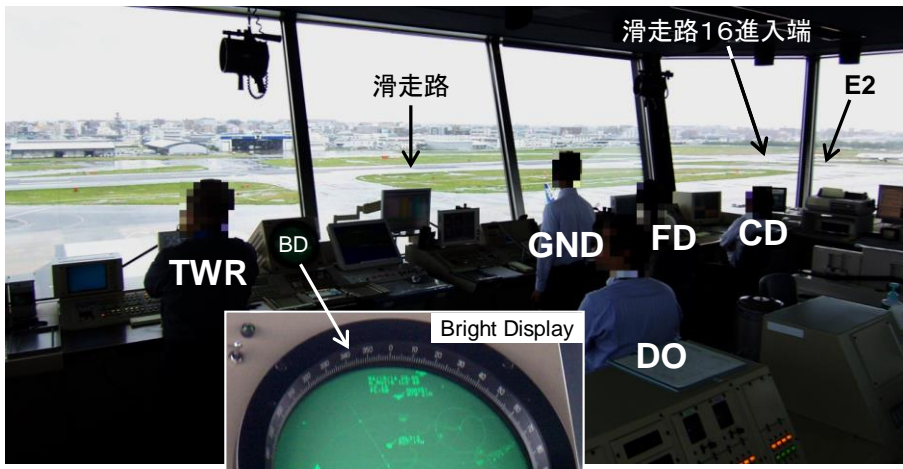
## B機の推定飛行経路図



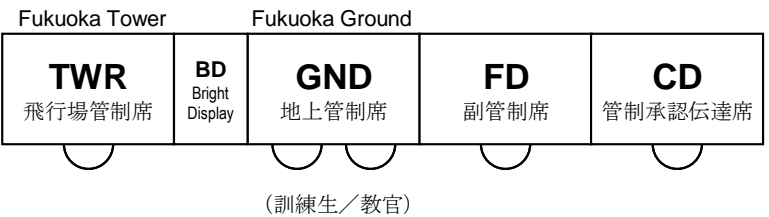
## 分析の要約

- (1) ファイナルの視程が悪く、A機を視認できなかったものと考えられる。
- (2) BDによる到着機の確認を確実に行わなかったため、ファイナルに航空機が存在しないと判断したものと考えられる。
- (3) 滑走路点検のタイミングや関連する航空機に動向に気をとられ、A機の存在を失念したものと考えられる。
- (4) A機に着陸許可を発出してからしばらく時間が経過したため、注意力が低下した可能性があり、A機の存在を失念したものと考えられる。
- (5) 管制塔において、無線通信の音声を共有することで、お互いのチェックをしようとする姿勢はあったもののうまく機能しなかったため、タワーに対して到着機の存在を指摘できなかったものと考えられる。
- (6) 到着機ストリップなどのリマインダーの使用を継続していれば、本重大インシデントを防げた可能性が考えられる。

# 写真1 管制塔内の状況及び滑走路の見え方



注: 写真は本重大インシデント発生当時とは異なる



本重大インシデント発生当時の管制官の配置

## 本重大インシデントにおける危険性

タワーがA機に復行を指示したときのB機との距離は、2.1.1に記述したとおり約1.7nm(約3km)であった。

本重大インシデントに関する、ICAOの「滑走路誤進入防止マニュアル」(Doc9870)による危険度の区分については、ICAOが提供しているプログラムにより判定した結果、「C(衝突を回避するための十分な時間、及び／又は、距離があったインシデント)」に相当するものと認められる。

## 原因

本重大インシデントは、タワーから着陸許可を受けたA機（到着機）が福岡空港へ進入中、タワーがB機（出発機）に対して離陸許可を発出し、B機が滑走路へ進入したため、既に着陸許可を受けていたA機が同じ滑走路に着陸を試みる状況となったことにより発生したものと推定される。

タワーが既にA機に対して着陸許可を発出していたにもかかわらず、B機に対して離陸許可を発出したのは、タワーがA機の存在を失念したことによるものと考えられる。

タワーがA機の存在を失念したのは、ファイナルにおける視程が悪かったにもかかわらず、BDによる確認を確実に行わなかったことによるものと考えられる。また、滑走路点検のタイミングが気になっていたこと、A機に着陸許可を出した後、B機と交信を開始するまでに少し時間が空いたことにより注意力が低下したことが、これに関与したものと考えられる。



# 再発防止策

- (1) RWSL(滑走路状態表示灯システム)の整備の推進  
ヒューマンファクターに起因するミスの発生を人的努力によって完全に防止することは困難であり、現在整備中のRWSLが運用されると同様事例の発生を防ぐ有効な手段となるため、整備の推進が望まれる。
  
- (2) 有効なリマインダーの採用  
各飛行場管制所において、到着機ストリップを含め、それぞれの実状に合わせた有効なリマインダーの採用を進めていくことが必要である。

# 航空局の対応

## 1. RWSLの整備

福岡空港に平成23年度にREL(滑走路入口灯)、平成24年度にTHL(離陸待機灯)を整備するとしている。

## 2. リマインダーの使用

- (1) 福岡空港事務所において、リマインダーとして、到着機ストリップの代わりにストリップホルダーに「APPROAH」や「LANDING」等と記入したものを使用している。
- (2) 飛行場管制席をモニターする管制官を配置し、ダブルウォッチ体制を実施している。