

情報

航空局管制保安部
管制課
平成19年10月5日

1. 発生日時／場所

平成19年10月5日 17時47分ごろ
大阪国際空港滑走路32R上

2. 運航者

全日本空輸

3. 航空機

国籍／登録記号 JA8389 型式 A320型

4. 出発地及び最初の着陸予定地（便名：ANA448）

松山空港 → 大阪国際空港

5. 搭乗者

乗員6名 乗客159名 計165名

6. 概要

当該機は、一般的な運用どおり、関西ターミナル管制所からILS を使用して滑走路32Lへ向かった上で、滑走路32Rを視認した後、滑走路32Rへ向かうことを許可された。同機は、飛行場管制官との通信設定時に、「32LのILSコース上」である旨通報した。この通報を受けた飛行場管制官は、滑走路32Lへの着陸を要求されたと判断し、滑走路32Lへの着陸許可を発出した。これに対し、同機は「滑走路32Rに着陸」と復唱したが、管制官は訂正しなかった。

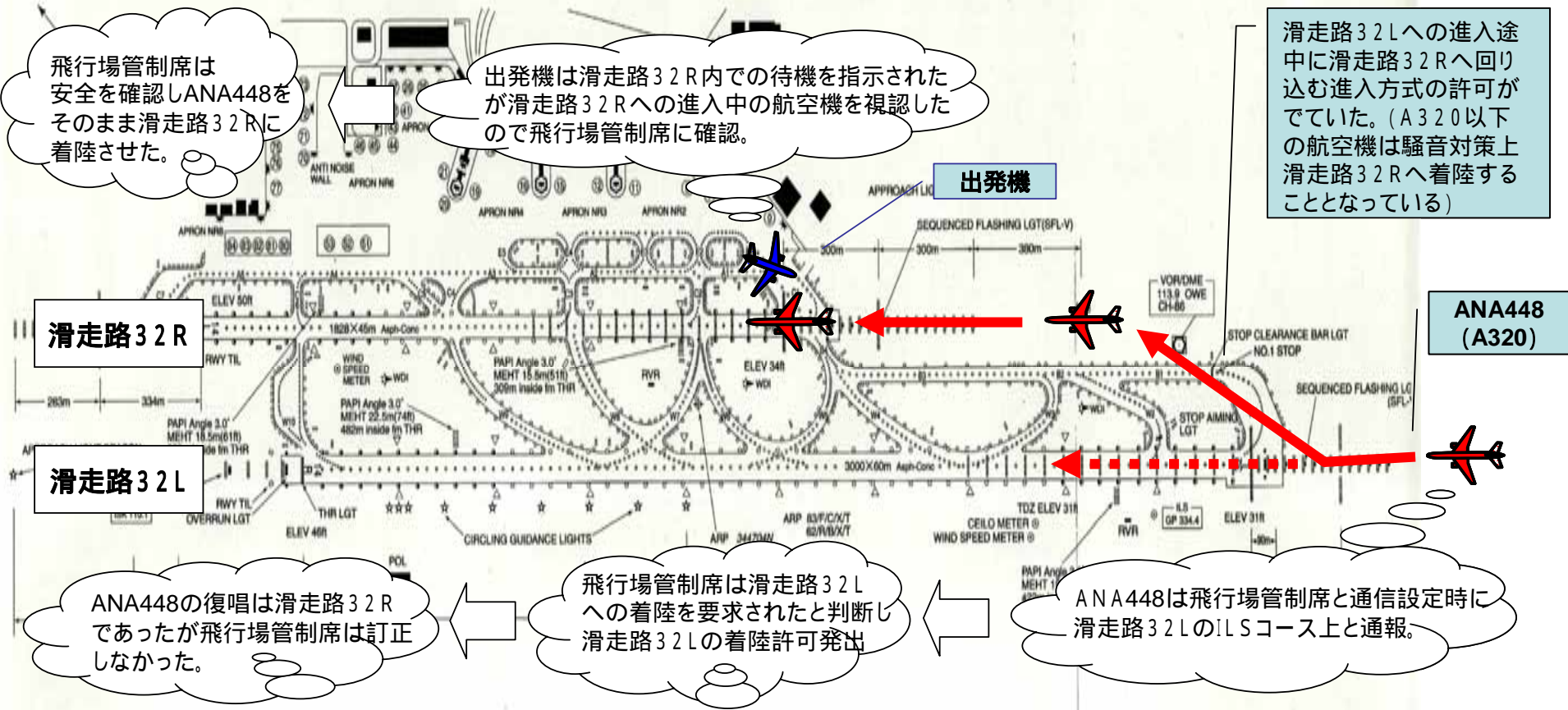
その後、管制官が別の出発機に対し滑走路32Rへの滑走路内待機を指示したところ、当該出発機は32Rへ進入機があるのではないかと管制官に確認を求めた（出発機は当該管制指示に了解することなく、滑走路32Rには進入しておらず、誘導路で待機していた。）。当該出発機が確認を求めてきた時には、ANA機は着陸寸前であり、そのまま着陸させることが安全と判断したこと及び出発機との安全間隔は十分に取れると判断したことにより、管制官はANA機に対し着陸復行等の新たな指示を行わなかった。ANA機は、17時47分、滑走路32Rに着陸した。

なお、本件のA320型機は通常滑走路32Rを使用しているが、パイロットからの要求がある場合又は管制官の判断により、滑走路32Lを使用する場合もある。

7. 死傷者、機体の損壊等

なし

大阪国際空港



情報

航空局管制保安部
管制課
平成19年9月6日

1. 発生日時／場所

平成19年9月6日 10時44分ごろ
大阪国際空港滑走路32R上

2. 運航者

日本航空

3. 航空機

国籍／登録記号 JA8371 型式 MD87型

4. 出発地及び最初の着陸予定地（便名：JAL2430）

宮崎空港 → 大阪国際空港

5. 搭乗者

乗員乗客 計 121名

6. 概要

当該機（A）は、平成19年9月6日10時44分、大阪国際空港滑走路32Lへ着陸後、飛行場管制席管制官からの他の航空機（B）に対する地上管制席管制官との交信指示を自機に対するものと理解し、了解した旨応答した上、飛行場管制席管制官から得るべき滑走路32Rの横断許可を得ずして、当該滑走路を横断した。また、飛行場管制席管制官も、B機に対する指示に対して行われたA機からの応答を、本来応答すべきB機からのものであることを確認しなかった。

なお、飛行場管制所は当該機の動向を監視しており、当該滑走路の関係交通はなく、本件について安全上の問題はなかった。

7. 死傷者、機体の損壊等

なし

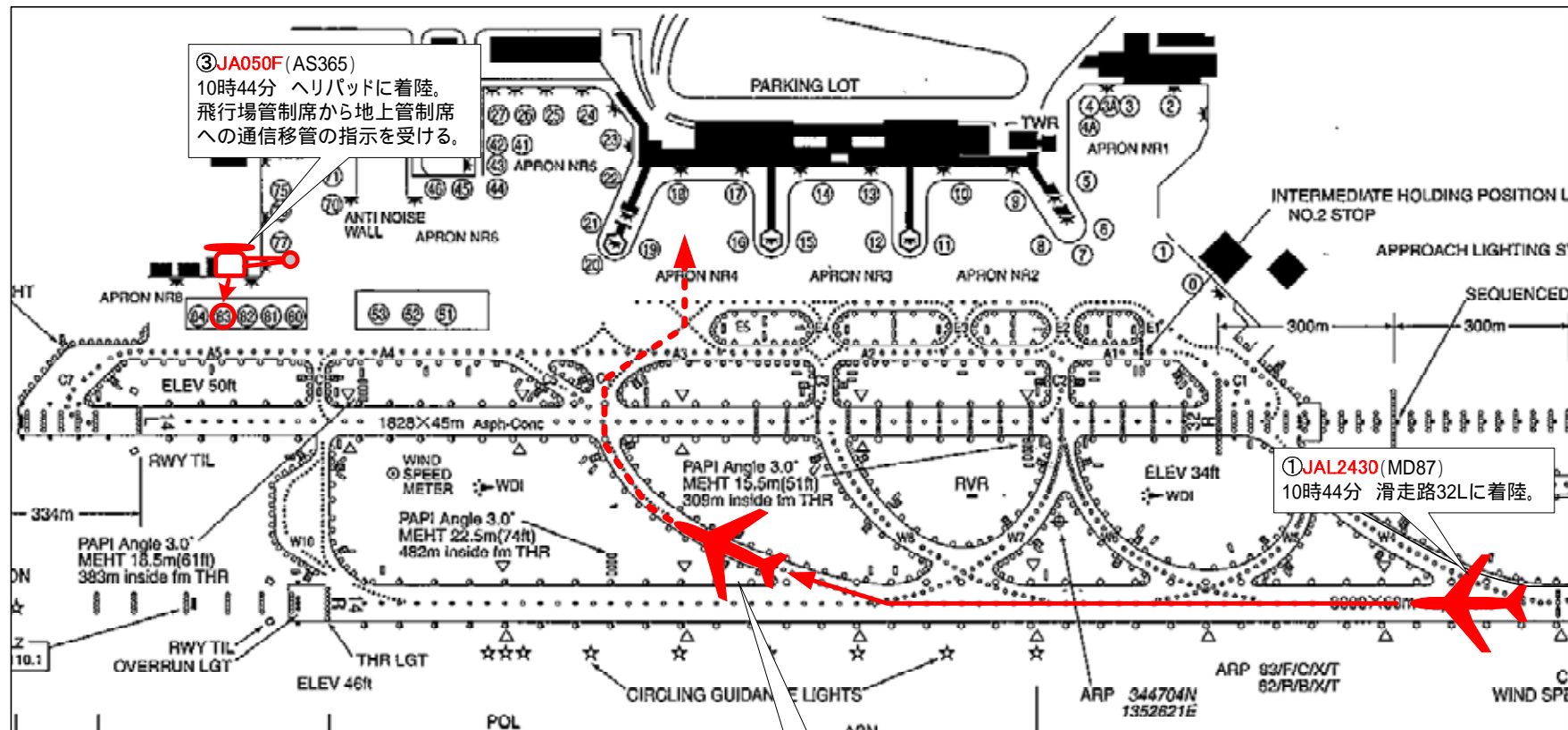
8. 機体の損壊等

なし

9. 備考

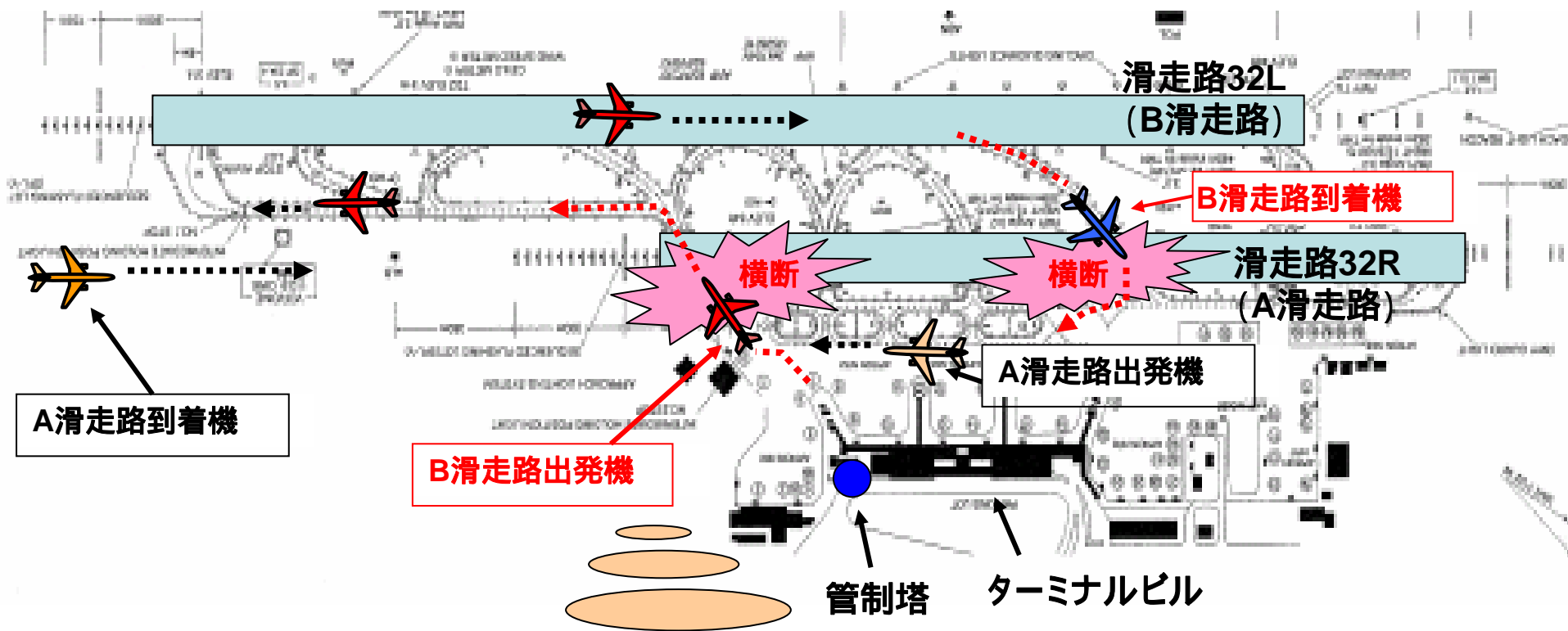
なし

大阪国際空港 JAL2430 滑走路無許可横断事例について



JAL2430(MD87)10時44分10秒頃 JA050Fに對する通信設定の指示に対して、了解した旨通報し地上管制席と通信設定後に、滑走路32R横断の許可を受けずに滑走路32Rを横断。

大阪国際空港における2本の平行滑走路の特殊な運用

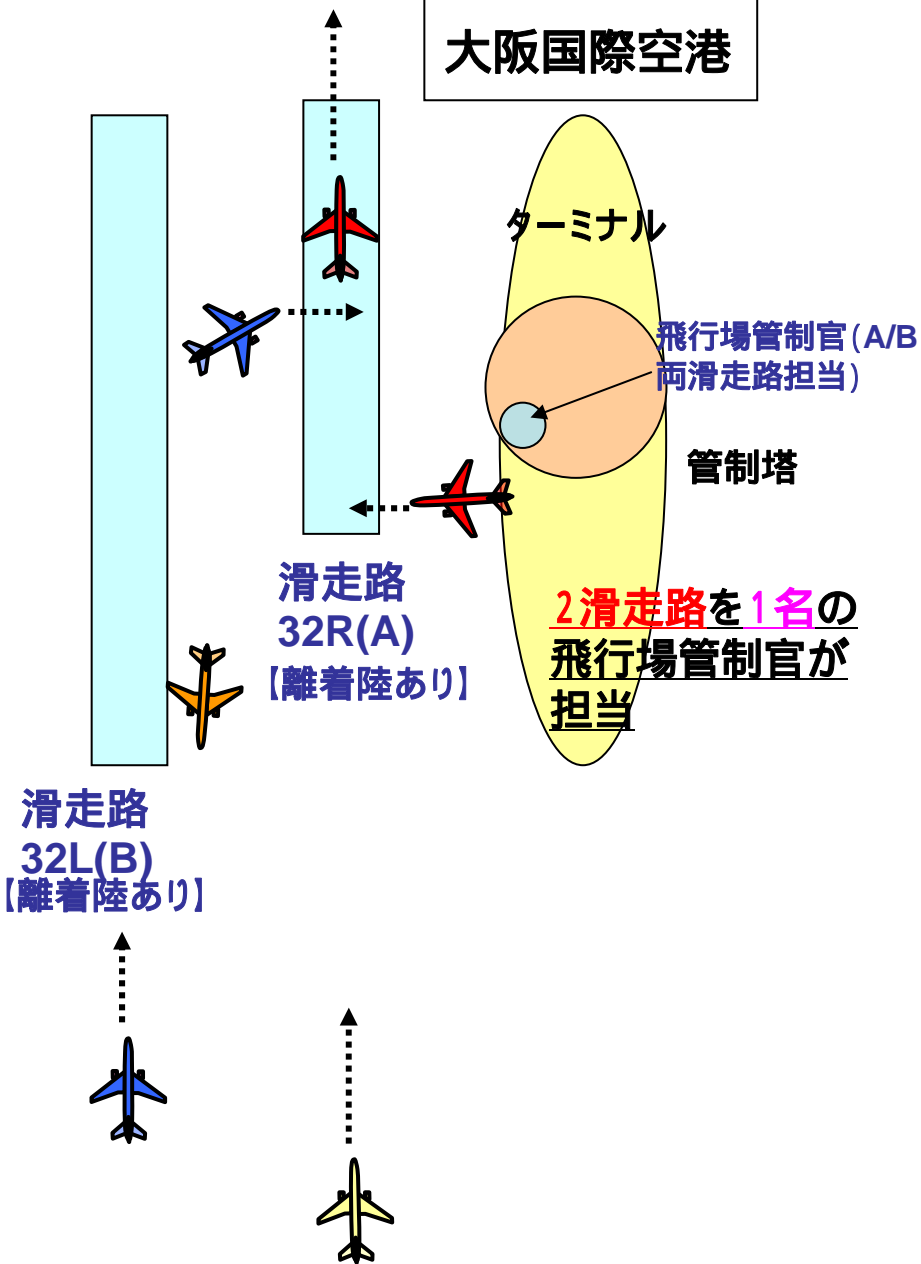


滑走路32L (B滑走路) 離着陸機は、必ず滑走路32R (A滑走路) を横断することとなる。

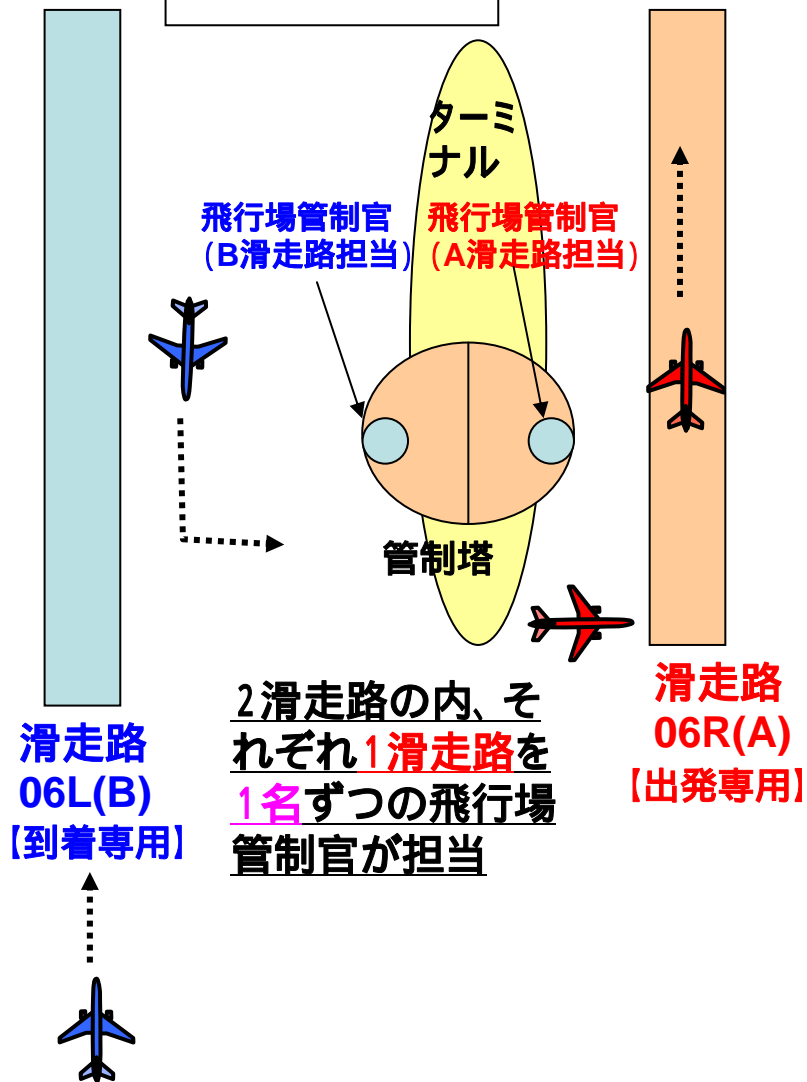
大阪国際空港及び関西国際空港における飛行場管制官の担当滑走路

資料

大阪国際空港

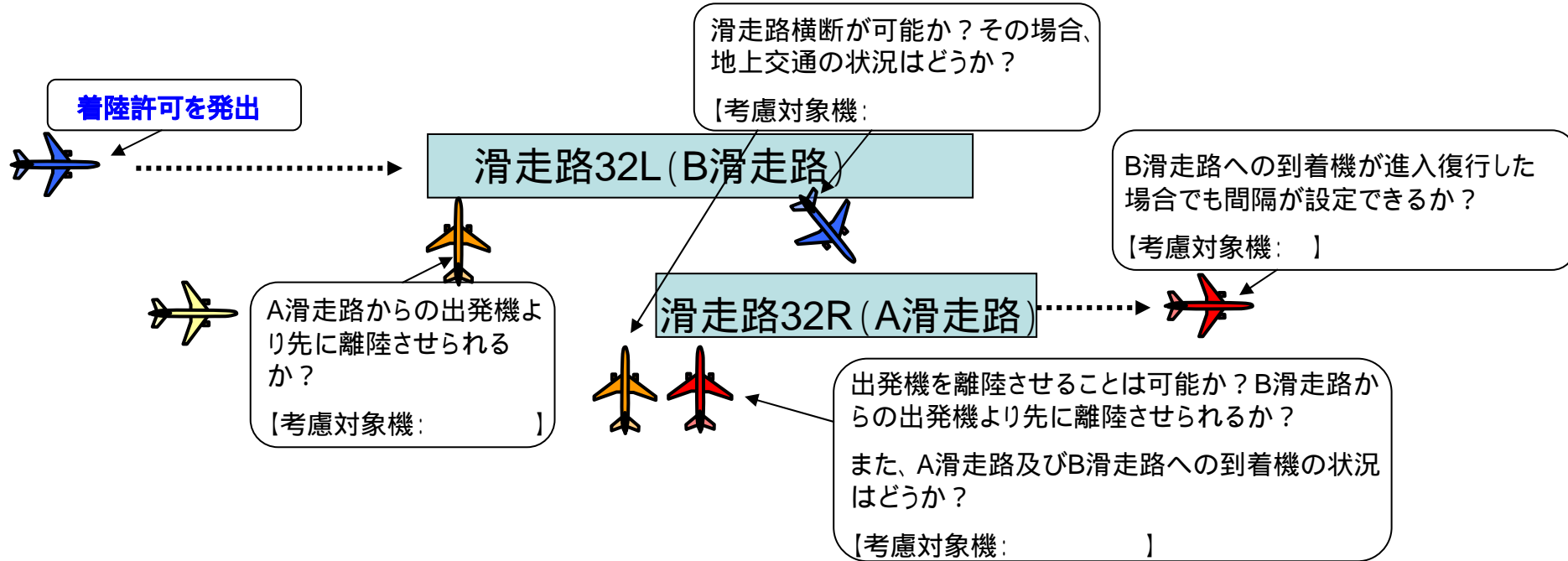


関西国際空港



飛行場管制官の業務負荷の大きさ

資料



【飛行場及び周辺空域における業務処理】

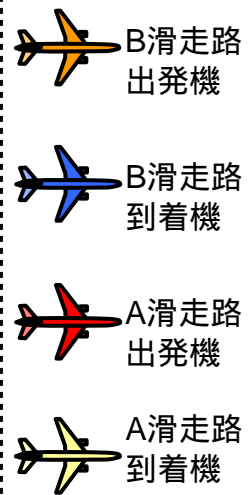
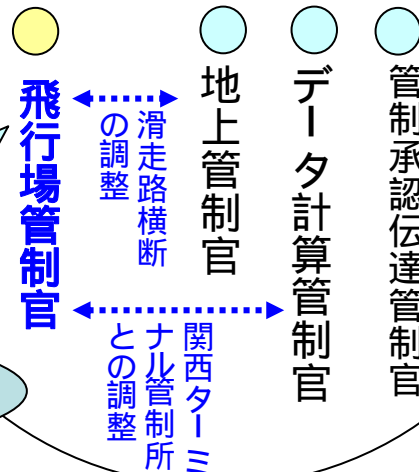
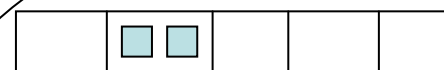
・ 出発機・到着機の順位付け及びそれに伴う指示の発出

【管制塔内における業務処理】

・ 出発機・到着機にかかる滑走路横断について、地上管制官と調整

・ 出発機・到着機にかかる間隔設定等、関西ターミナル管制との調整をデータ計算管制官へ依頼

安全度、優先度、緊急度、効率性等々を考慮の上、多重なタスクを並行処理



管制塔