

# 航空重大インシデント調査報告書

I ピーチ・アビエーション株式会社所属

エアバス式A320-214型

JA806P

他の航空機が使用中の滑走路への着陸に準ずる事態

II 新日本航空株式会社所属

セスナ式172P型

JA4061

日本エアコミューター株式会社所属

ATR式42-500型

JA04JC

他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み

令和5年4月27日



運輸安全委員会  
Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件航空重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、運輸安全委員会により、航空事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会  
委員長 武田展雄

## 《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合  
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合  
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合  
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合  
・・・「可能性が考えられる」  
・・・「可能性があると考えられる」

II 新日本航空株式会社所属

セスナ式172P型

JA4061

日本エアコミューター株式会社所属

ATR式42-500型

JA04JC

他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み

# 航空重大インシデント調査報告書

1. 所属	新日本航空株式会社
型式	セスナ式172P型
登録記号	JA4061
2. 所属	日本エアコミューター株式会社
型式	ATR式42-500型
登録記号	JA04JC
インシデント種類	他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み
発生日時	令和4年1月8日 14時53分ごろ
発生場所	鹿児島空港

令和5年4月7日

運輸安全委員会（航空部会）議決

委員長	武田展雄（部会長）
委員	島村淳
委員	丸井祐一
委員	早田久子
委員	中西美和
委員	津田宏果

## 1 調査の経過

1.1 重大インシデントの概要	令和4年1月8日（土）、鹿児島空港において、新日本航空株式会社所属セスナ式172P型JA4061は、日本エアコミューター株式会社所属ATR式42-500型JA04JCが着陸許可を受けて最終進入中の滑走路34に、航空管制官から許可を得ないまま進入した。
1.2 調査の概要	<p>本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第2号中に規定された「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。</p> <p>運輸安全委員会は、令和4年1月8日、本重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。また、同13日に1名の航空事故調査官を追加指名した。</p> <p>本重大インシデント関連機の設計・製造国であるアメリカ合衆国及びフランス共和国に航空重大インシデントの発生の通知をしたが、代表等の指名はなかった。</p> <p>原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行った。</p>

## 2 事実情報

2.1 重大インシデントの経過	新日本航空株式会社（以下「同社」という。）所属セスナ式172P型JA4061（以下「A機」という。）の操縦士（以下「訓練生A」という。）、訓練生Aの教官である機長（以下「機長A」という。）及び訓練生Aの前教官（以下「前教官A」という。）、日本エアコミューター株式会社所属ATR式42-500型JA04JC（以下「B機」という。）の機長（以下「機長B」という。）及び副操縦士（以下「副操縦士B」という。）並びに本重大インシデント発生時に鹿児島飛行場管制所の飛行場管制席を担当していた航空管制官（以
-----------------	---

下「タワーC」という。)及びタワーCと交替する前に同飛行場管制席を担当していた航空管制官(以下「タワーD」という。)の口述並びにA機内のICレコーダーに録音された音声記録、B機の飛行記録装置の記録、管制交信記録、レーダー航跡記録及び同社格納庫に設置された監視カメラの映像記録によれば、本重大インシデントの経過は概略次のとおりであった。



図1 A機



図2 B機

本重大インシデント発生当日、A機は、訓練生Aの自家用操縦士技能証明の限定変更訓練のため、同空港の管制圏外への単独飛行を行う計画であった。機長Aは、気象要件を満たしていれば、可能な限り訓練生Aに単独飛行を経験させたいと思っていた。

訓練生Aが訓練を行うのは約1か月ぶりであったため、機長Aは、飛行訓練の前に、訓練生Aが苦手意識を持っている無線交信に係る座学訓練を行った。単独飛行前に訓練生Aの技能認定を兼ねた慣熟飛行を行うため、A機は、訓練生Aが左操縦席に、機長Aが右操縦席に着座し、同空港を14時10分ごろ離陸して、複数回のタッチアンドゴー及び復行を実施した後に着陸し、14時42分ごろ一旦同社の駐機場に戻った。訓練生Aの技能に問題はないと認定し、単独飛行実施の気象要件も満たしていたことから、機長Aは、訓練生Aの単独飛行が可能と判断した。機長Aが降機した後、A機は、14時46分に同飛行場管制所の地上管制席と通信設定し、再度駐機場を出発して誘導路T1へ向かった。A機は、14時48分36秒にタワーDを呼び出して、離陸準備が完了していない旨を通報した。これに対しタワーDは、滑走路34手前での待機及び離陸準備完了時の通報を指示し、A機はそのとおりに復唱した。A機は、14時49分20秒に離陸準備が完了した旨をタワーDに通報し、誘導路T1上の滑走路停止位置\*1標識手前に余裕をもって一旦停止した(図3左の①の位置)。これに対しタワーDは、複数の到着機が続いていたため、「CONTINUE HOLD SHORT OF RUNWAY34.(滑走路34手前での待機を続けてください。)」と指示した。A機は「CONTINUE RUNWAY34 HOLD SHORT.」と復唱したが、「CONTINUE」という語があったことから、続けて「LINE UP AND WAIT.(滑走路に)入って待機します。」と応答し、14時49分36秒ごろに滑走路34へ向けて前進を開始した。そのためタワーDは、「NEGATIVE(違います), NEGATIVE. HOLD POSITION(現在位置で待機してください。), HOLD POSITION. HOLD SHORT OF RUNWAY34.(滑走路34手前で待機してください。)」と指示した。これに対しA機は、「HOLD SHORT OF RUNWAY34.(滑走路34手前で待機します。)」と復唱し、14時49

\*1 「滑走路停止位置」とは、航空機又は車両が滑走路手前で停止及び待機する場所であって、当該滑走路に接続する誘導路上における位置をいう。

分49秒ごろに滑走路停止位置標識の手前に再度停止した（図3左の②の位置）。

B機は、鹿児島ターミナル管制所からILS進入の許可を受け、滑走路34へ向けて進入しながら、14時50分09秒にタワーDと通信設定を行った（図3右の③の位置）。タワーDは、先行到着機が最終進入中であつたため、進入を継続するようB機に指示した。

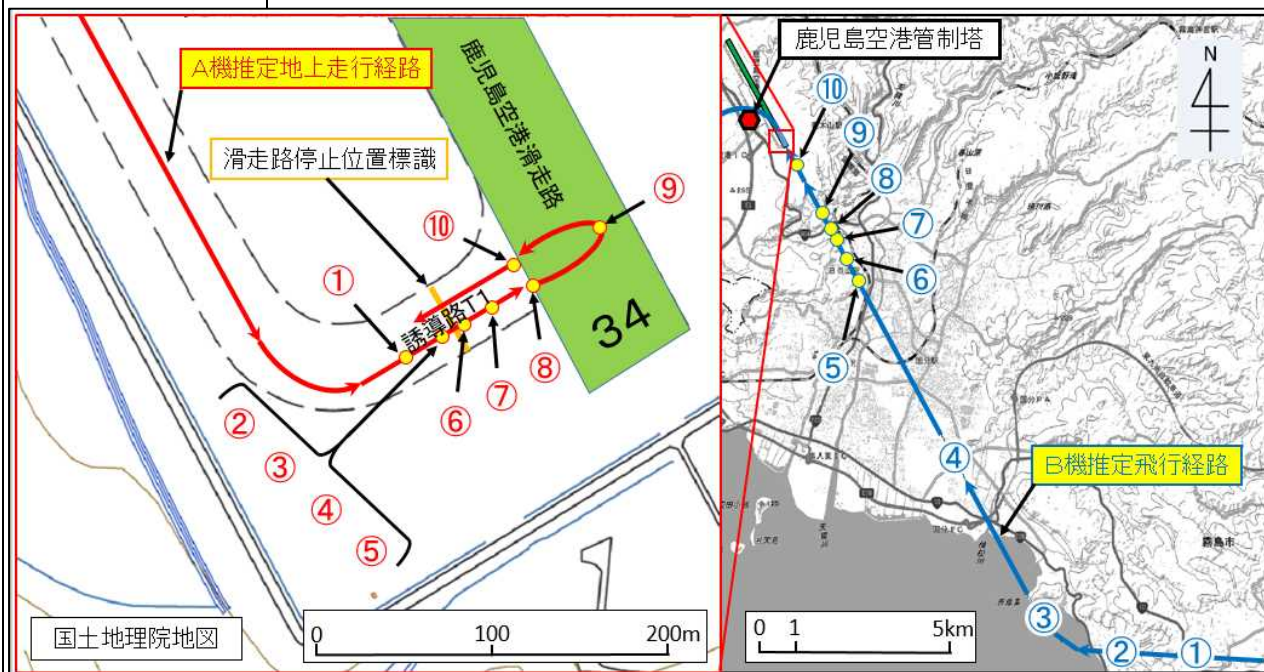


図3 本重大インシデント発生時の状況

タワーDは、14時51分ごろにタワーCに飛行場管制席の業務を引き継ぎ、A機の取扱いについて注意喚起した。タワーCは、引継ぎ前からタワーDとA機との無線交信を聞いており、また、A機が単独飛行であることも念頭に、取扱いには注意が必要であると考えていた。タワーCは、14時51分18秒にB機に先行到着機に係る交通情報<sup>\*2</sup>を付して、滑走路34への着陸を許可した（図3右の④の位置）。訓練生Aは、この無線交信を聞いておらず、同先行到着機の後方からB機が進入してきていることを認識できなかった。14時51分37秒ごろ、同先行到着機が滑走路手前で待機しているA機の前方を通過した。

訓練生Aは、到着機が着陸したにもかかわらず自機に対して滑走路進入の指示がないため、離陸準備が完了していることがタワーCに伝わっていないのではないかと思います。14時52分23秒に、離陸準備が完了した旨を再度、タワーCに通報した。タワーCは、B機が着陸を許可されたばかりにもかかわらずA機が再度離陸準備完了の旨を通報してきたので、A機は滑走路に係る交通状況を理解していないと考えた。タワーCは、A機が既に滑走路手前で待機していたことから、単独飛行であるA機の負荷とならないよう、復唱義務が生じる滑走路手前での待機指示は再度発出せず、14時52分28秒にB機に係る交通情報のみA機に提供した。これに対

\*2 「交通情報」とは、航空機の航行に影響を及ぼすと思われる他の航空機の情報であつて、レーダー、目視その他の方法により知り得たものをいう。通常、航空管制官は、航空交通量、業務量及び通信量を考慮のうえ、実施可能な範囲内において提供を行う。

してA機から応答がなかったことから、タワーCはA機の理解に不安を覚え、14時52分39秒に「I SAY AGAIN. HOLD SHORT OF RUNWAY34. STAND BY DEPARTURE. (繰り返します。滑走路34手前で待機してください。出発は待ってください。)」と指示した。A機は「STAND BY DEPARTURE. (出発を待ちます。)」とのみ復唱し、復唱義務のある滑走路手前での待機指示を復唱しなかった。そのためタワーCは、規定(2.7(4)に後述)に従い、14時52分50秒にA機に「READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS. (待機指示を復唱してください。)」と指示した。A機は、14時52分56秒に「HOLD SHORT OF INSTRUCTION.」と復唱し、ほぼ同時刻に滑走路34へ向けてゆっくり前進を開始した(図3左の⑤の位置)。訓練生Aは、これまで航空管制官(以下「管制官」という。)から滑走路手前での待機指示の復唱を指示される機会はなかった。

訓練生Aは、タワーCの一連の無線交信を聞いて、「声の調子が流暢に変わった。管制官は何か急いでいるのかもしれない。単独飛行だから、もう少しゆっくり話してくれないかな」と思い、緊張が増した。訓練生Aは、タワーCの復唱指示の意味が理解できなかつたので、再度指示するようタワーCに要求しようかと迷ったが要求せず、復唱指示の前の指示内にあった「DEPARTURE(出発)」及び復唱指示内にあった「INSTRUCTION(指示)」という語から「LINE UP AND WAIT. (滑走路に)入って待機してください。」の違う言い方なのかと考えた。また、最終進入側を確認したが、航空機は視認できなかつた。このとき訓練生Aは、パーキングブレーキではなくフットブレーキを使っていたので、上体を前方に乗り出したときにブレーキの効きが緩み、A機はゆっくり動き出した。この動きに対してタワーCから指摘がなかつたので、訓練生Aは自分の理解が間違っていないのだと思った。

タワーCは、A機の復唱の内容が規定どおりではなかつたが、単独飛行のA機にこれ以上の指示を加えることは逆効果であると判断した。A機が滑走路停止位置標識の手前で停止しているように見えたので、タワーCはそれ以上の指示はせず、滑走路全体の状況を確認するために滑走路北側へ視線を移した。

A機は前進を続け、14時53分05秒ごろに滑走路停止位置標識を越えた(図3左の⑥の位置)。間もなく、管制塔にいたタワーDを含む複数の管制官から、A機が動いているとのアサーションがあり、タワーCもA機が誘導路T1上の滑走路停止位置標識を越えたことを視認した。A機はまだ滑走路に進入していなかつたが、タワーCは、A機に新たな指示を発出するよりもB機を復行させる方が安全かつ確実であると判断し、14時53分12秒にB機に復行を指示した(図3右の⑦の位置)。A機は、14時53分17秒ごろに滑走路34に進入した(図3左の⑧の位置、両機の間隔は約2,510m(約1.36nm))。

機長B及び副操縦士Bは、タワーCとA機の一連の無線交信を聞いており、A機が滑走路に誤進入する可能性もあり得ると想定して同機の動きを注視し、A機が滑走路へ向かって前進を開始したことも視認していた。そのためB機は、自らも復行しようとしたところ、タワーCから指示を受け、14時53分23秒に復行した(図3右の⑨の位置、両機の間隔は約2,160m(約1.17nm))。



	<p>タワーCは、14時53分20秒にA機に対し、滑走路上で転回して誘導路T1へ戻るよう指示した。A機は、すぐに滑走路上で転回し、14時53分48秒ごろに滑走路を離脱した(図3左の⑩の位置)。B機は、復行後同空港の西側へ旋回し、鹿児島ターミナル管制所へ通信移管された後、同管制所から滑走路34への視認進入の許可を受けて、15時01分に着陸した。</p> <p>本重大インシデントの発生日時は令和4年1月8日14時53分17秒ごろ(図3左の⑧の位置)、発生場所は同空港滑走路34上(北緯31度48分12秒、東経130度43分10秒)であった。</p>
2.2 負傷者	なし
2.3 損壊	なし
2.4 乗組員等	<p>(1) 訓練生A 72歳</p> <p>自家用操縦士技能証明書(滑空機) 平成22年12月1日  限定事項 上級滑空機 平成22年12月1日  第2種航空身体検査証明書 有効期限 令和4年4月5日  航空特殊無線技士 平成19年10月1日  総飛行時間 433時間08分  最近30日間の飛行時間 3時間53分  同型式機の飛行時間 82時間15分  最近30日間の飛行時間 0時間14分</p> <p>(2) 機長A 65歳</p> <p>事業用操縦士技能証明書 昭和52年12月1日  限定事項 陸上多発機 昭和52年12月1日  限定事項 陸上単発機 平成23年10月11日  操縦教育証明 平成2年1月31日  第1種航空身体検査証明書 有効期限 令和4年11月23日  航空無線通信士 昭和61年12月26日  総飛行時間 10,495時間13分  最近30日間の飛行時間 51時間03分  同型式機の飛行時間 1,353時間04分  最近30日間の飛行時間 51時間03分</p>
2.5 航空機等	<p>(1) A機 航空機型式:セスナ式172P型、  製造番号:17276207、製造年月日:昭和59年4月3日、  耐空証明書:第大-2021-207号</p> <p>(2) B機 航空機型式:ATR式42-500型、  製造番号:1402、製造年月日:平成30年3月9日、  耐空証明書:第大-2018-757号</p>
2.6 気象	<p>本重大インシデント発生時間帯の同空港の航空気象定時観測気象報は、次のとおりであった。</p> <p>14時00分 風向 VRB*3、風速 2kt、卓越視程 10km以上、  雲 雲量 1/8 雲形 積雲 雲底の高さ 3,000ft、</p>

\*3 「VRB」とは、平均風速が3kt未満で風向変動幅が60°以上ある場合、平均風速が3kt以上で風向変動幅が180°以上ある場合、又は一つの風向を特定できない場合に示される記号をいう。

	<p style="text-align: center;">雲量 6 / 8 雲形 高積雲 雲底の高さ 7,000ft、          気温 10℃、露点温度 4℃、          高度計規正值 (QNH) 30.14 inHg</p>
<p>2.7 その他必要な事項</p>	<p>(1) 訓練生Aについて          訓練生Aは、本重大インシデント発生時まで、単独飛行を3回経験していた。          訓練生Aは、本重大インシデント発生時まで、地上走行中、滑走路進入及び手前での待機を含む無線交信において問題はなかったが、飛行中に管制機関からの指示を聞き逃したり、指示の内容が分からなかった際に管制官に確認せず黙ってしまったりすることが時折あった。機長A及び前教官Aのいずれも、管制官との無線交信は訓練生Aの弱点であると評価しており、訓練生Aに、不確実な状態では絶対に滑走路へ入らないこと、管制官の指示が分からない場合は日本語でもよいので必ず確認することを、特に徹底して指導していた。</p> <p>(2) 無線交信に係る同社の訓練及び単独飛行に係る技能認定について          同社では、「鹿児島空港周辺におけるATC交信例」に、無線一般用語と併せ、滑走路手前での待機指示など、同空港において飛行訓練を行う際の管制官との一連の無線交信例を選択的に掲載し、訓練教材として使用していた。機長A及び前教官Aは、訓練生Aに対して、同教材を用い、自らが管制官役となって無線交信を模擬する座学訓練を単独飛行前に毎行っていた。同教材には、滑走路手前での待機指示に対する復唱が不十分な場合の無線交信例は掲載されておらず、同社もこの管制用語 (READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS.) については訓練生に特段指導していなかった。          航空局通達「単独飛行に係る安全基準 (飛行機)」(空乗第2103号、平成9年12月18日付け) では、単独飛行に必要な技能の一つとして「管制機関等との通信ができること」を定めている。また、同通達では、「最初の単独飛行許可のための技能認定は担当教官を含む原則として2名以上の教官に実施させること」及び「連続して1週間以上飛行しなかった場合は、単独飛行を実施させる前に教官に技能認定を行わせること」を定めている。同社では、単独飛行に必要な管制機関との交信技能の有無を、教官同乗の飛行訓練における管制官との無線交信を通じて確認することにより、単独飛行実施の可否を認定していた。訓練生Aについては、機長A及び前教官Aが最初の単独飛行許可のための技能認定を行い、訓練生Aは、無線交信に係る弱点を考慮しても、総合的に単独飛行に必要な技能を有すると認定していた。</p> <p>(3) 航空局の規程 (管制用語について)          航空局が定めた管制業務処理規程Ⅲ管制方式基準 (以下「管制方式基準」という。) には、次のように規定されている。          管制用語は、日本語又は英語を使用するものとする。ただし、無線電話においては原則として英語を使用するものとする。</p> <p>(4) 航空局の規程 (滑走路手前での待機に係る指示について)          管制方式基準には、次のように規定されている。(抜粋)          a 交通状況により航空機を滑走路に進入させられない場合は、滑走路手前での待機を指示するものとする。          (管制用語) HOLD SHORT OF RUNWAY [number].          b a において具体的な復唱が得られない場合、又は復唱内容が不明確な</p>

	<p>場合は、パイロットに待機指示を復唱するよう指示するものとする。  (管制用語) <i>READ BACK HOLD SHORT INSTRUCTIONS.</i></p> <p>注 具体的な復唱とは<i>Holding short</i>や<i>Holding</i>など待機を意味する用語であり、<i>ROGER</i> (了解しました) や<i>WILCO</i> (従います) では不十分である。</p>
--	--

### 3 分析

#### (1) 訓練生Aの対応

A機は、タワーC及びタワーDから滑走路手前での待機を指示されていたにもかかわらず、滑走路に進入したものと認められる。

訓練生Aは、同社における単独飛行に係る技能認定において、単独飛行に必要な技能を有すると認定されたが、管制指示の聞き逃しや、指示内容が分からなかった際の管制官への確認不履行を教官に指摘されることがあった。このことに加え、訓練生Aは、本重大インシデント発生時の地上走行中にも管制指示を取り違えたり、指示の内容が分からなかったにもかかわらず管制官への確認を怠ったりしたことから、同空港のように交通量及び通信量が多い空港において管制官と無線交信を行う技能が定着していなかったものと推定される。また、訓練生Aは、管制官との無線交信が苦手であると自認していたため、タワーCの管制指示や許可を聞き逃さないようにしなければならないというプレッシャーを強く感じたものと考えられる。そのため、訓練生Aは、「管制官の指示が分からない場合は必ず確認する」という手順を踏むことなく、タワーCから滑走路手前での待機を指示されていることを理解できないまま、自らが期待していた「*LINE UP AND WAIT.* ((滑走路に) 入って待機してください。)」と同等の指示を受けたと推測したものと推定される。

さらに、訓練生Aは、B機と管制官との無線交信をモニターできておらず、B機の先行到着機が着陸したのを見て、以後到着機はいないと考えていたものと推定される。そのため、滑走路手前での待機を指示されていたA機は、自機の置かれている状況(滑走路使用順位)も正しく把握できていない状態で管制指示を推測し、滑走路に進入したものと推定される。また、訓練生Aは、自機の動きが管制指示に沿っていない場合は管制官から指摘があるものと期待していた可能性が考えられる。訓練生Aは、管制指示の理解に自信がないまま、推測で滑走路に進入するべきではなかった。

#### (2) 単独飛行実施前の無線交信に係る訓練

訓練生Aは、本重大インシデント発生時までには3回の単独飛行を行っていたが、無線交信に係る問題は特段発生しておらず、教官が同乗した訓練飛行においても、滑走路進入及び手前での待機に係る無線交信に問題はなかった。また、本重大インシデント発生当日の単独飛行前の慣熟飛行においても無線交信に係る問題はなかったことから、機長Aは、訓練生Aが単独飛行を実施することについて支障はないと認定した。しかしながら、訓練生Aには、本重大インシデント発生時でも管制指示の内容が分からなかった際に、管制官に確認せず黙ってしまう性向が残っていたことから、機長Aは、特にこの点について改善すべく、単独飛行実施前に、管制官との無線交信がかみ合わないケース等の模擬訓練も行う必要があったものと考えられる。

また、同社は、管制方式基準に規定された全ての管制用語ではなく、同空港における飛行訓練に必要な最低限の用語のみ選択して指導することが効果的であると判断していたものと考えられる。しかしながら、訓練生にとって、滑走路手前での待機指示及びその全ての関連管制用語を正しく理解し使用できることは必要不可欠である。同社は、単独飛行に必要な管制機関との交信技能の有無を、別途確認するのではなく、教官同乗の飛行訓練における管制官との無線交信を通じて確認していたが、同空港は交通量が多く、自機の期待する管制指示や許可が直ちに発出されない場合もあるので、訓練生に単独飛行を許可する際、特に滑走路使用時に想定され得る管制官と

の全ての無線交信について、単独飛行に必要な技能の定着を確実に認定することが重要である。

(3) タワーCの対応

タワーCは、A機が単独飛行であることを認識しており、交替前にタワーDとA機との無線交信も聞いていたことから、A機の負荷とならないよう特に無線交信に配慮していたと考えられる。

一方、航空局は、本重大インシデントを事例として、航空管制に不慣れな航空機に限らず、多様な運航者が存在する環境を考慮し、分かりやすい管制通信のあり方を引き続き検討していくことが望ましい。

(4) 危険度の判定について

B機がタワーCから復行を指示され上昇に転じたときのA機との間隔は、約2,160m（約1.17nm）であったと推定される。

ICAOの「滑走路誤進入防止マニュアル」による本重大インシデントに関する危険度の区分は、ICAOが提供する判定ツールによると、カテゴリー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。（別添 滑走路誤進入の危険度の区分 参照）

#### 4 原因

本重大インシデントは、B機が着陸許可を受けて滑走路に進入中、滑走路手前での待機を指示されていたA機が、滑走路に進入したことにより発生したものと認められる。

滑走路手前での待機を指示されたA機が滑走路に進入したことについては、訓練生Aが、待機の指示を理解できないまま、自らの期待する滑走路進入の指示を受けたと推測したことによるものと推定される。

#### 5 再発防止策

<b>5.1 必要と考えられる再発防止策</b>	「3 分析」に示したとおり、関係者においては、特に滑走路使用に係る管制官との無線交信について、単独飛行に必要な技能が訓練生に定着していることを確実に認定するための再発防止策を検討し、導入する必要があると考えられる。
<b>5.2 本重大インシデント発生後に講じられた再発防止策</b>	(1) 同社により講じられた措置 ① 訓練飛行実施基準に、学科訓練において、管制官の指示（意図）が理解できない場合は臆測で行動しないことを十分に認識させるとともに、理解できなければ日本語を使用して管制官との意思疎通を図ることを強調して教えることを規定した。 ② 単独飛行訓練実施要領に、以下を規定した。 ・単独飛行前に、管制官との無線交信において食い違いがある場合等の対応について訓練すること。 ・最初の単独飛行許可のための技能認定において、単独飛行に必要な交信技能が備わっていることを確認判定すること。 ③ 「鹿児島空港周辺におけるATC交信例」に、以下を記載した。 ・管制官との無線交信に不安が残る場合や理解できないことがある場合、日本語の使用をちゅうちょせず、必ず聞き返すこと。 ・単独飛行訓練でも、確実に管制指示の内容を認識するため、管制官に対する復唱後、機内で同じ内容を再度発声し、明確に管制指示を繰り返せなかった場合は管制官に再確認すること。 ・滑走路手前での待機指示に対する復唱指示に係る無線交信例。

	<p>④ 滑走路端の機体を確認できる高い位置に現存の監視カメラを移設し、運航管理担当者が確実に単独飛行機を監督できるシステムを構築した。加えて、監督教官がエプロンで単独飛行機を監視する際、送受信可能な無線機及び受信用無線機を携行し、運航管理担当者又は監督教官が危険と判断した場合は、社内用無線で即座に当該機に直接指示できる二重の監視体制とした。</p> <p>(2) 航空局交通管制部管制課により講じられた施策</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・全官署における、航空管制に不慣れな航空機に対する取組及び工夫に係る情報を集約した。</li><li>・地方航空局とその管轄官署の間で、小型機の管制手法に関する意見交換会を実施した。</li></ul>
--	---

## 滑走路誤進入の危険度の区分

ICAOの「滑走路誤進入防止マニュアル」(Doc9870)に記載されている危険度に関する区分は下表のとおりである。(括弧内は仮訳)

Table 6-1 Severity classification scheme

(表6—1 危険度の区分表)

Severity classification (危険度の区分)	Description**1 (説明)
A	<i>A serious incident in which a collision is narrowly avoided.</i> (かろうじて衝突が回避された重大インシデント)
B	<i>An incident in which separation decreases and there is significant potential for collision, which may result in a time-critical corrective/evasive response to avoid a collision.</i> (間隔が狭まってかなりの衝突の可能性があり、衝突を回避するために迅速な修正/回避操作を要する結果となり得たインシデント)
C**2	<i>An incident characterized by ample time and/or distance to avoid a collision.</i> (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)
D	<i>An incident that meets the definition of runway incursion such as the incorrect presence of a single vehicle, person or aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.</i> (車両1台、人1名又は航空機1機のみが、航空機の離着陸用に指定された保護区域内に誤って進入したことなど、滑走路誤進入の定義に合致するものの、直ちには安全に影響する結果とはならなかったインシデント)
E	<i>Insufficient information or inconclusive or conflicting evidence precludes a severity assessment.</i> (不十分な情報、又は決定的でない若しくは矛盾する証拠により、危険度の判定ができない)

\*\*1 第13附属書の「インシデント」の定義を参照

\*\*2 本重大インシデントの該当カテゴリーを示すために網掛け(グレー)を施した。