

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成20年 7 月 25 日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成19年6月27日（水）、新千歳空港で発生した、スカイマーク株式会社所属ボーイング式767-300型JA767Fと全日本空輸株式会社所属ボーイング式777-200型JA8967の航空重大インシデントについて、当委員会において重大インシデント発生以来、鋭意調査を進めてきたところである。

基本的な調査はほぼ終了しているが、航空機の設計・製造国である米国に意見照会を行い、その回答に時間を要すること等から、最終的に報告書を取りまとめるまでになお時間を要すると見込まれる。

しかしながら、同様の重大インシデントの発生防止の観点から、本重大インシデントの概要及び本重大インシデント調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

スカイマーク株式会社所属ボーイング式767-300型JA767F
及び全日本空輸株式会社所属ボーイング式777-200型JA8967
に係る重大インシデント調査について
(経過報告)

1. 航空重大インシデントの概要

JA767F（以下「A機」という。）は、東京国際空港に向けて、新千歳空港滑走路19R（以下「19R」という。）から離陸のための滑走を開始したのち、同滑走路を横断しているJA8967（以下「B機」という。）に気づき、21時09分ごろ離陸を中止した。

B機は新千歳空港滑走路19Lに着陸した後、誘導路B9Nから誘導路A8Sに向けて19Rを横断していた。（付図参照）

本件は、航空法施行規則第166条の4第1号に規定された「他の航空機が使用中の滑走路からの離陸の中止」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。

- | | |
|----------|-------------------------|
| (1) 発生場所 | 新千歳空港滑走路19R上 |
| (2) 発生日時 | 平成19年6月27日 21時09分ごろ |
| (3) 運航者 | スカイマーク株式会社
全日本空輸株式会社 |

(4) 航空機等の情報

① A機

型式	ボーイング式767-300型
国籍及び登録記号	JA767F
運航形態	定期（SKY730）
出発地／目的地	新千歳空港／東京国際空港
搭乗者数	乗客150名 乗務員8名
負傷者	なし
航空機の損傷	なし
運航乗務員	

機長 男性 47歳

定期運送用操縦士技能証明書（飛行機） 平成14年8月28日

限定事項 ボーイング式767型 平成14年8月28日

第1種航空身体検査証明書

有効期限	平成19年 8 月 7 日
総飛行時間	15,066時間25分
最近30日間の飛行時間	78時間24分
同型式機による飛行時間	1,785時間25分
最近30日間の飛行時間	78時間24分
副操縦士 男性 29歳	
事業用操縦士技能証明書（飛行機）	平成16年 2 月 20日
限定事項 ボーイング式767型	平成17年11月 8 日
計器飛行証明	平成16年 3 月 1 日
第1種航空身体検査証明書	
有効期限	平成19年 9 月 3 日
総飛行時間	1,434時間22分
最近30日間の飛行時間	83時間26分
同型式機による飛行時間	1,204時間07分
最近30日間の飛行時間	83時間26分

② B機

型式	ボーイング式777-200型
国籍及び登録記号	JA8967
運航形態	定期（ANA79）
出発地／目的地	東京国際空港／新千歳空港
搭乗者数	乗客235名 乗務員11名
負傷者	なし
航空機の損傷	なし
運航乗務員	
機長 男性 40歳	
定期運送用操縦士技能証明書（飛行機）	平成15年 5 月 26日
限定事項 ボーイング式777型	平成12年 2 月 24日
第1種航空身体検査証明書	
有効期限	平成19年 7 月 15日
総飛行時間	7,982時間52分
最近30日間の飛行時間	59時間14分
同型式機による飛行時間	4,740時間01分
最近30日間の飛行時間	59時間14分
副操縦士 男性 37歳	
事業用操縦士技能証明書（飛行機）	平成 8 年 8 月 22日

限定事項	ボーイング式777型	平成19年3月30日
計器飛行証明		平成8年8月22日
第1種航空身体検査証明書		
有効期限		平成20年6月23日
総飛行時間		4,690時間01分
最近30日間の飛行時間		43時間47分
同型式機による飛行時間		119時間41分
最近30日間の飛行時間		43時間47分

(5) 航空自衛隊千歳管制隊

a 飛行場管制席管制官 男性 32歳

航空管制技能証明書

飛行場管制業務	平成9年1月1日
進入管制業務	平成11年12月10日
ターミナルレーダー管制業務	平成12年3月28日
着陸誘導管制業務	平成10年12月15日

b 地上管制席管制官 男性 30歳

航空管制技能証明書

飛行場管制業務	平成14年9月25日
進入管制業務	平成18年6月28日
ターミナルレーダー管制業務	平成18年6月28日
着陸誘導管制業務	平成17年3月16日

c 運用主任 男性 38歳

航空管制技能証明書

飛行場管制業務	平成4年3月1日
進入管制業務	平成9年4月1日
ターミナルレーダー管制業務	平成9年4月1日
着陸誘導管制業務	平成6年1月1日

(6) 気象

本重大インシデント発生時刻ごろの新千歳空港の航空気象観測値は、次のとおりであった。

21時00分 風向 変動、風速 2kt、卓越視程 10km、雲 雲量 FEW 雲形 層雲 雲底の高さ 1,000ft、雲量 BKN 雲形不明 雲底不明、気温 16℃、露点温度 15℃、高度計規正值 (QNH) 29.74inHg

21時30分 風向 変動、風速 1kt、卓越視程 10km、雲 雲量 FEW 雲

形 層雲 雲底の高さ 1,000ft、雲量 BKN 雲形不明 雲底不明、気温 16℃、露点温度 14℃、高度計規正值 (QNH) 29.75 inHg

(7) 飛行記録装置及び操縦室音声記録装置に関する情報

A機及びB機には、飛行記録装置及び操縦室音声記録装置が搭載されており、本重大インシデント発生時の記録は、A機の操縦室音声記録装置の記録を除き残されていた。

2. 調査の経過

航空・鉄道事故調査委員会は、平成19年6月28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2名の航空事故調査官を指名した。

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国である米国の代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述調査
- (3) 飛行記録装置等の記録の解析
- (4) 管制方式等についての調査

3. 参考情報

これまでの調査結果により判明した、本重大インシデントに関する参考情報は、以下のとおりである。

3.1 飛行場管制席管制官は、A機から離陸準備完了の通報があったとき、19Rからの離陸を許可し、B機には19Rの横断を許可した。

これは、当該管制官がA機に待機指示を行うところを誤って離陸を許可する一方でB機にはA機が離陸する滑走路の横断許可を発出し、他の管制官もこの誤りの発見・修正ができなかったため発生した可能性が考えられる。

A機は、B機の滑走路横断を早期に察知し、リジェクトを行ったものと推定される。

3.2 千歳管制隊は、本重大インシデント発生後、以下の措置を実施した。

- (1) 管制業務処理要領の改正
- (2) 管制官の配置人数の見直し
- (3) パイロットとの意見交換会
- (4) 滑走路横断時の交通情報の提供

付図 A機及びB機の接近状況

(本図は、両機のDFDR記録から推定された航跡を基に作成された)

