

航空事故調査 経過報告 説明資料

令和6年1月2日発生
海上保安庁所属ボンバルディア式DHC-8-315型JA722A及び
日本航空株式会社所属エアバス式A350-941型JA13XJの航空事故

運輸安全委員会
令和6年12月

1. 事故等の調査は、原因を究明し、同種事故の再発を防止するとともに、事故による被害の軽減を図ることを目的としている。

調査報告書はその結果を記載するものであるが、調査のために真摯に情報を提供した関係者を保護するため、記載する事実情報は、調査の目的に沿った安全に関わる情報に限定されている。

2. 本経過報告では、事故に関与した可能性のある多くの事実情報を記載しており、これらの情報と事故原因や事故による被害との関係は引き続き分析が必要である。

しかしながら、これらの事実情報は、安全に関わる情報であることから、本経過報告で早期に公表することとした。これにより、多くの航空関係者が、これらの安全に関わる情報に触れ、航空安全の向上に向けた取組に役立てることを期待している。

3. 一方、本経過報告の冒頭で記載したとおり、事故等の調査は責任を問うために行うものではなく、本経過報告を読む全ての方に、このことを理解していただくことが重要である。

今後、本委員会は最終報告に向け、事実情報の分析を進め、原因を究明し、具体的な再発防止策や被害軽減策を明らかにすることとしている。

本調査は、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

事故の概要

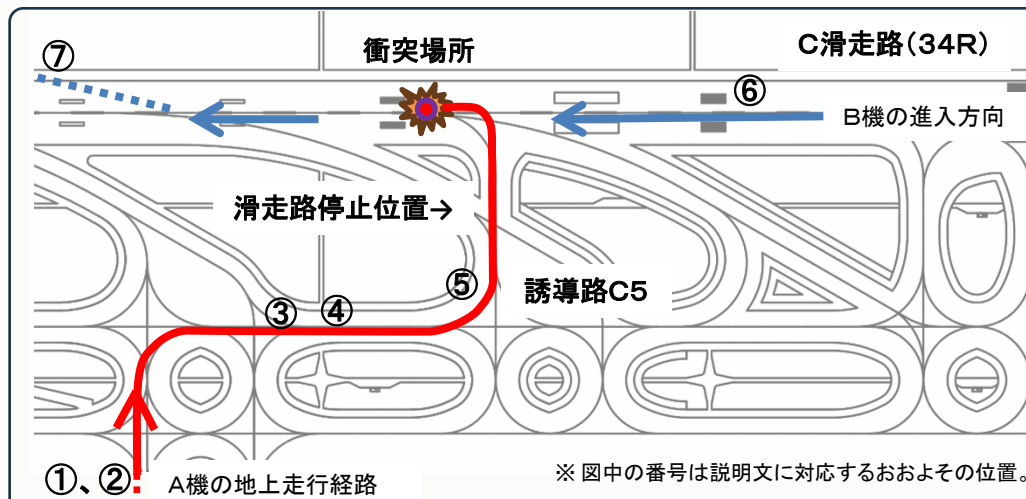
発生日時：令和6年1月2日 17時47分頃 場所：東京国際空港C滑走路

概要：東京国際空港C滑走路に停止していた海上保安庁所属機（以下、「A機」という。機長ほか乗員5名計6名搭乗）と、同滑走路に着陸した日本航空株式会社所属機（以下、「B機」という。機長ほか乗員11名及び乗客367名計379名搭乗）が衝突した。本事故により、A機の機長は重傷を負い、他の乗員は死亡した。B機の乗客は脱出時に1名が重傷、4名が軽傷を負った。

事故の経過

- A機は、能登半島で発生した地震に対する支援物資を新潟空港へ輸送するため、機材トラブルにより当初の予定から40分遅れて、離陸に指定されたC滑走路（34R）に向かった。
- 東京飛行場管制所で業務を担当していた航空管制官（以下、「タワー東」という。）は、同滑走路の離着陸を円滑に行うため、B機の着陸後にA機を誘導路C5付近から離陸させることとした。
- B機がタワー東から着陸許可を得た後、A機とタワー東との通信が設定された。タワー東は、A機に対して誘導路C5の滑走路停止位置まで走行するよう指示し、併せて離陸順位が1番であることを伝えた。
- A機は、このタワー東からの指示について、自機の離陸の順番が先行する出発機より優先され、滑走路への進入許可を得たと認識し、そのまま滑走路へ進入し停止した。
- タワー東は、A機が指示どおり誘導路C5へ曲がったことは視認していたものの、その後、他の航空機の監視等を行い、A機が滑走路に進入し滑走路に留まっていたことを認識していなかった。
- B機は、A機が滑走路に停止していたことを衝突直前まで認識しておらず、そのまま着陸進入を継続し、接地直後にA機と衝突した。

- B機は、衝突後、滑走路を滑走し、滑走路横の草地に逸脱して停止した。停止後、B機に搭乗していた乗客・乗組員は全員非常脱出した。その後、火災が広がりB機は胴体、翼等を焼失した。



A機・海上保安庁所属
(JA722A、ボンバルディア式DHC-8-315型)



B機・日本航空株式会社所属
(JA13XJ、エアバス式A350-941型)

当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定。

事故発生に関与した要因

本事故は、以下の①～③の要因が重なり発生したものと考えられる。

要因① A機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進入し停止した。

要因② 東京飛行場管制所は、A機が滑走路に進入したこと及び滑走路上に停止していたことを認識していなかったこと。

要因③ B機は、滑走路上に停止していたA機を衝突直前まで認識していなかったこと。

要因に関与する可能性のある事項

今後、左記の要因に関与する可能性のある以下の事項について分析を進める。

※ 各事項の順番は、関与の影響の大小を示唆するものではない。

- A機の離陸順位が1番であることを意味する指示があったこと
- A機の機長が「No.1」「C5」とのみ復唱確認したこと
- A機は誘導路C5付近からの離陸を指示されたため、離陸準備を急ぐ必要があったこと
- 滑走路進入時に羽田基地通信室の通信士から無線通信が入ったこと 等

- A機が正しく復唱し、指示通り誘導路C5へ曲がったことをタワー東が視認したこと
- その後、タワー東は、管制官同士の通話による他の航空機に係る調整、B機の監視等を行っていたこと
- 滑走路占有監視支援機能の注意喚起が発動していたが、タワー東がそれを認識しなかったこと 等

- 事故発生時、日没後で月も出ていない状況であったこと
- A機の後方の外部灯火が位置灯（白）等であり、滑走路面の灯火は中心線灯（白）等が点灯していたこと
- 副操縦士は社内資格取得のための訓練中であり、機長とセイフティー・パイロットとの3名で乗務していたこと 等

衝突後に発生した被害に関する状況など

今後、被害軽減の観点から、以下の事項について分析を進める。

- 衝突後のB機の機体の損傷の状況
- B機における非常脱出の状況
(重大な人的被害が発生しなかった要因を含む)
- 消火・救難の状況
- その他の安全に関する事項



衝突後のB機