

航空事故調査 第2回経過報告 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7年12月

1. 本航空事故については、令和6年12月25日、第1回経過報告において詳細な事実情報等を公表し、その後、それらを基に事故の再発防止等の観点から、調査・分析を進めてきた。
2. 本航空事故は、定期旅客便の関係する死傷事故として社会的関心が高いことを踏まえ、今般、前回の経過報告後約1年間の調査・分析の状況について第2回経過報告として報告するものである。
3. なお、航空事故調査は、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、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、航空事故の責任を問うために行うものではない。
4. 本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。
5. 今後、本委員会では最終報告に向け、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。

# 第2回経過報告の概要

## 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滑走路上

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。

当委員会は、昨年12月25日に公表した第1回経過報告において、飛行の経過等の詳細な事実情報のほか、事故発生に関与した要因とともに、今後分析を進める必要があるものとして、それら要因に関与する可能性のある事項を示した。第1回経過報告以降、分析を進める中で、追加の事項についても分析を行うこととし、各種検証実験等も実施しつつ、引き続きこれらの調査・分析を進めている。今後、これらの結果を踏まえ、事故の原因とともに、必要な再発防止策や被害軽減策を明らかにしていく。

### 第1回経過報告で示した、 事故発生に関与した要因等

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こと。

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。

### 被害軽減関係

- ・機体の損傷の状況
- ・非常脱出の状況
- ・消火・救難の状況 等

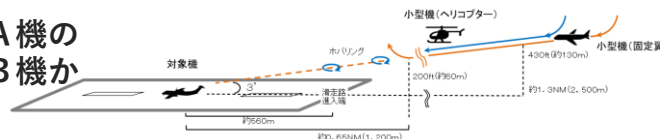
### 第1回経過報告以降、追加的に分析している事項

第1回経過報告で示した分析が必要な事項に加え、以下の事項についても調査・分析中。

- A機の機長の疲労及び労務管理
- A機の機長が事故発生前の30日間に同型機に乗務していなかったこと
- A機の副操縦員が管制指示に対し正しく復唱している一方で、滑走路へ進入許可を得た後に実施するチェックリストを実施したこと 等

- 滑走路占有監視支援機能の導入等に関する航空局の安全管理システムの有効性
- 航空機の動向の監視業務を担当する飛行監視席は、C滑走路に係る航空機の動向を監視することとなっていなかったこと 等

- 中部国際空港において夜間の滑走路に配置したA機と同型機の外部からの視認性の検証実験を実施し、B機から見たA機の視認性等を分析 等



- B機に装備されていた拡声器の機内使用に係る検証実験
- B機の火災により機内に発生した煙及び臭気の成分分析 等

