

# 航空重大インシデント調査報告書

- I 株式会社フジドリームエアラインズ所属  
エンブラエル式ERJ170-200STD型  
JA10FJ  
他の航空機等が使用中の滑走路への着陸の試み
- II 株式会社ジャネット所属  
ベル式206B型（回転翼航空機）  
JA6113  
海上保安庁所属  
テキストロン・アビエーション式B300C型  
JA871B  
他の航空機が使用中の滑走路からの離陸
- III 個人所属  
ランズ式S-6コヨーテII-R582L型（超軽量動力機、複座）  
JR1250  
飛行中における発動機の継続的な出力の損失
- IV 朝日航洋株式会社所属  
アエロスパシアル式AS355F2型（回転翼航空機）  
JA6718  
指示された滑走路とは異なる滑走路への着陸に準ずる事態

令和5年12月21日

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」

IV 朝日航洋株式会社所属  
アエロスパシアル式A S 3 5 5 F 2型  
(回転翼航空機)  
J A 6 7 1 8  
指示された滑走路とは異なる滑走路への着陸  
に準ずる事態

# 航空重大インシデント調査報告書



令和5年11月24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

所属	朝日航洋株式会社
型式、登録記号	アエロスパシアル式AS355F2型（回転翼航空機）、JA6718
インシデント種類	指示された滑走路とは異なる滑走路への着陸に準ずる事態 航空法施行規則第166条の4第2号に準ずる事態（同条第18号）
発生日時	令和5年5月22日 09時03分
発生場所	中部国際空港

## 1. 調査の経過

重大インシデントの概要	同機は、令和5年5月22日（月）、中部国際空港に着陸する際、航空管制官から指示された滑走路とは異なる、誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）に着陸した。
調査の概要	主管調査官ほか2名の調査官（令和5年5月22日指名）意見聴取（原因関係者）及び意見照会（関係国）を実施

## 2. 事実情報

<b>航空機等</b>	
航空機型式：アエロスパシアル式AS355F2型	
製造番号：5519、製造年月日：平成5年5月6日	
耐空証明書：第大-2022-339号、有効期限：令和5年9月8日	
<b>乗組員等</b>	
機長	60歳
事業用操縦士技能証明書（回転翼航空機）	平成4年8月7日
特定操縦技能 操縦等可能期間満了日	令和6年11月24日
限定事項 陸上多発タービン機	平成5年7月21日
第1種航空身体検査証明書	有効期限：令和5年9月13日
総飛行時間	8,053時間21分
最近30日間の飛行時間	7時間56分
<b>発生した事象及び関連情報</b>	
(1) 飛行の経過	
本重大インシデント発生当日、同機は、人員輸送（迎え）のため機長及び運航補助員（(3)に後述）が搭乗して八尾空港を08時30分に離陸し、有視界飛行方式で中部国際空港（以下「同空港」という。）へ向かった。同機は、08時56分に同空港の約10nm（約18.5km）西の地点で、中部飛行場管制所の飛行場管制席（以下「タワー」という。）に着陸のための指示を要求し	

た。タワーが同機に、目視位置通報点\*1である「ウエストポイント」(同空港の西6.0nm(約11.1km))上空で位置通報を行うよう指示したところ、同機はまだ到達していないにもかかわらず、すぐに「ウエストポイント」上空である旨の位置通報を行った。この通報を受けたタワーは、同機の操縦士は同空港の運用に不慣れであると考え、ヘリパッドよりも、同機にとって視認がより容易な滑走路に着陸させる方がよいと判断した。同機が「ウエストポイント」上空を通過した08時58分に、タワーは同機に、空港の1nm(約1.9km)西の地点で位置通報するよう指示した。

空港から約2nm(約3.7km)西に到達した同機を視認したタワーは、09時01分同機に、通常よりゆっくりとした送信で、「RUNWAY36, CLEARED TO LAND(滑走路36への着陸を許可します), NEARBY A8 ON THE ACTIVE(使用滑走路上の誘導路A8付近にて).」と着陸を許可した(図1の①の位置)。機長は、「ROGER, CLEARED TO LAND RUNWAY38\*2, A7. CONFIRM A7?」と復唱及び確認を行った。タワーは、「NEARBY A8(誘導路A8付近です).」と返答した。機長は、「A8, ROGER(誘導路A8、了解しました).」と復唱した。

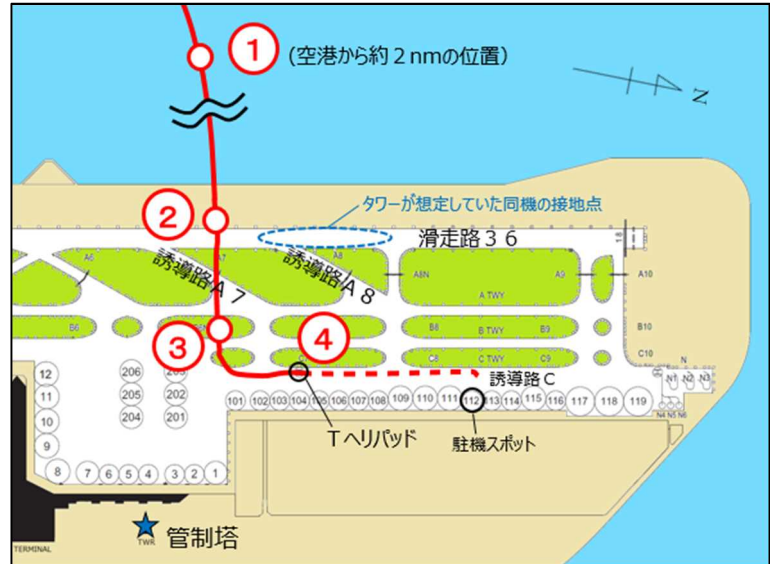


図1 同機の推定飛行・地上走行経路

タワーは、同機が滑走路36付近上空に到達したことを確認し、同機の着陸時刻を入力するため、管制機器端末に視線を落とした(図1の②の位置)。その間に同機は、誘導路A7付近で滑走路を横切ってTヘリパッドへ向かった。数秒後にタワーは視線を上げ、Tヘリパッドへ向かっている同機を視認した(図1の③の位置)。ほぼ同時に、隣で地上管制席を担当していた航空管制官が、同機が滑走路を横切ったとの助言をした。タワーは、Tヘリパッド付近に他の航空機等が存在しないことを確認した上で、09時03分14秒に同機に、「YOU MISSED RUNWAY, AND YOU ARE LANDING AT T HELIPAD(貴機は滑走路を通り過ぎ、Tヘリパッドに着陸しようとしています).」と通報した。同機は、09時03分27秒にTヘリパッドに着陸した(図1の④の位置)。

## (2) 機長の対応

機長及び運航補助員は、これまで同空港への運航経験がなかったため、事前に同社の複数の操縦士に同空港における飛行場管制業務について聞き取りを行った。その結果、同空港においてはいつもTヘリパッドへの着陸を許可されるとのことであったため、機長及び運航補助員は、滑走路への着陸が許可されることは想定していなかった。

運航補助員は、タワーから滑走路の1nm西の地点で位置通報するよう指示があったとき、ダウンウインドレグやベースレグに係る指示ではなかったため、次は滑走路を横切るよう指示があるだろうと考えた。機長は、タワーから、滑走路36への着陸許可に付して「接地点(誘導路A8付近)」を指定されたとき、すぐには理解できなかったがタワーに確認せず、「接地点」を指定されたのではなく、Tヘリパッドの位置を示すための補助情報(最寄りの誘導路)が提供されたと解釈した。運航補助員は、指定されたのは「接地点」ではなく、Tヘリパッドへ向かう際に「滑走路を横切る地点」だと思った。ま

\*1 「目視位置通報点」とは、着陸その他の目的で視界飛行方式により管制圏に進入しようとする航空機が、航空管制官から許可又は指示を受けるために自機の現在位置等を通報する際に使用する、各飛行場ごとに定められた地点をいう。

\*2 中部国際空港の滑走路は「RUNWAY18」又は「RUNWAY36」であるが、ここでは機長が復唱したとおりに記載している。

た、両者は共に、タワーからの着陸許可に含まれていた「ON THE ACTIVE」の部分聞き取れなかった。機長は、Tヘリパッドは、「誘導路A8」ではなく「誘導路A7」の方が最寄りだと思い、タワーに「確認ですが、誘導路A7ですか?」と確認した。タワーからは再度「誘導路A8付近です」と言われたが、Tヘリパッドに着陸する前提で操縦していた機長は、滑走路36へ着陸する際の「接地点」を指定されていることに最後まで気が付かず、同機をTヘリパッドに着陸させた。

### (3) 同社の「運航補助員」

同社は、交通量が多い等の理由で、特に安全のため留意が必要であると指定した空港における運航を行う際、原則として、機長を補佐するための「運航補助員」を搭乗させていた。運航補助員は、操縦技能証明を有していることが要件であるが、操縦は行わないこととなっている。

本重大インシデント発生当時、中部国際空港は指定外の空港であったが、同社は、人員輸送時の乗客対応等を考慮し、当該運航にも運航補助員を搭乗させることとした。

### (4) 着陸許可に係る管制用語

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、滑走路における着陸許可は、使用滑走路番号を前置した後に発出することが規定されている（例：RUNWAY36, CLEARED TO LAND.）。一方、ヘリコプターに対する滑走路以外の離着陸場における着陸許可は、離着陸場の名称を後置して発出することが規定されている（例：CLEARED TO LAND AT T HELIPAD.）。

着陸許可に係る上述の管制用語及びその差違（語順が異なること）については、航空局監修によるA I M-J（Aeronautical Information Manual Japan）（A I M-J A P A N編纂協会編集日本航空機操縦士協会発行）にも記載されている。

## 3. 分析

同機は、タワーから滑走路36への着陸を許可された際、機長がTヘリパッドへの着陸を許可されたと誤解したため、同ヘリパッドへ着陸したものと推定される。

機長がTヘリパッドへの着陸を許可されたと誤解したことについては、タワーは同機の操縦士が同空港の運用に不慣れである様子を考慮し、同機にとって視認がより容易な滑走路への着陸を許可したのに対し、機長は事前に入手した情報から、同空港においては滑走路への着陸を許可されることはないと思い込んでいたことによるものと考えられる。タワーは管制方式基準に従い、使用滑走路番号を前置して滑走路36への着陸許可を発出していたことから、機長が、滑走路への着陸許可とヘリパッドへの着陸許可の管制用語の違いを正確に認識できていれば、思い込みを是正することができたものと考えられる。また、機長は、タワーからの送信内容の一部を理解できなかったが、タワーに再度送信するよう要求することにより、着陸を許可されたのはヘリパッドではなく滑走路であったことに気付くことができた可能性が考えられる。

操縦士は、管制指示や管制許可を思い込みによって誤解しないよう、管制用語に係る十分な知識を身に付け、航空管制官からの送信内容を正確に認識することが重要である。また、送信内容が少しでも理解できない場合は、躊躇せず速やかに確認すべきである。

## 4. 原因

本重大インシデントは、同機が、タワーから滑走路36への着陸を許可された際、Tヘリパッドへの着陸を許可されたと誤解したため、同ヘリパッドへ着陸したものと推定される。

## 5. 再発防止策

### (1) 必要と考えられる再発防止策

分析に示したとおり、操縦士は、管制用語に係る十分な知識を身に付け、航空管制官からの送信内容を正確に認識することが重要である。

(2) 本重大インシデント後に講じられた再発防止策

本重大インシデント発生を受け、同社は、次の措置を講じた。

- ・ 全操縦士に対して、管制方式基準における「飛行場内の滑走路以外の離着陸場におけるヘリコプターの着陸許可」に係る管制用語をリマインドさせるための教育を令和5年6月までに実施した。
- ・ 全操縦士に対して、思い込みによるエラーの可能性を軽減するため、類似過去事例を題材とした訓練を同年6月までに実施した。