

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1月6日、秋田空港で発生した、大韓航空所属ボーイング式737-900型の航空重大インシデントについては、発生以来当委員会において鋭意調査を進めているところである。

基本的な調査はほぼ終了しているが、原因関係者からの意見聴取及び調査参加国への意見照会を実施中であるため、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、同様の事象が発生することを防止するために航空重大インシデントの概要及び現時点における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。

大韓航空所属ボーイング式737-900型HL7724に係る
航空重大インシデントについて（経過報告）

1 航空重大インシデントの概要

大韓航空所属ボーイング式737-900型HL7724は、平成19年1月6日12時16分ごろ、秋田空港の滑走路10へ進入したが、滑走路10の南側にある平行誘導路に着陸した。

- (1) 発生場所：秋田空港
- (2) 発生時刻：平成19年1月6日 12時16分ごろ
- (3) 運航者：大韓航空
- (4) 航空機：型式 ボーイング式737-900型
：国籍及び登録記号 HL7724
：製造年月日 2004年4月9日

(5) 運航乗務員：

- ① 機長 男性50歳

定期運送用操縦士技能証明（飛行機）（韓国発行）

2002年1月24日

限定事項B747-400、CE-560、B737-800

第1種航空身体検査証明書（韓国発行）

有効期限 2007年3月31日

総飛行時間 9,487時間11分

最近30日間の飛行時間 45時間10分

同型式機による飛行時間 2,389時間18分

最近30日間の飛行時間 45時間10分

- ② 副操縦士 男性31歳

事業用操縦士技能証明（飛行機）（韓国発行）

2004年3月4日

限定事項 CE-560、B737

第1種航空身体検査証明書（韓国発行）

有効期限 2007年2月28日

総飛行時間 1,052時間24分

最近30日間の飛行時間 46時間03分

同型式機による飛行時間 763時間29分

最近30日間の飛行時間 46時間03分

- (6) 運航形態：同社定期 769便
- (7) 出発地／目的地：仁川国際空港（韓国）／秋田空港
- (8) 搭乗者数：133名
- (9) 負傷者数：なし。
- (10) 飛行記録装置（DFDR）及び操縦室用音声記録装置（CVR）：
同機にはDFDR及びCVRが装備され、本航空重大インシデント
に関連あるデータが記録されていた。

2 航空重大インシデント調査の概要

航空・鉄道調査委員会は、平成19年1月6日、本航空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。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 口述聴取及び機体調査
- (2) DFDR及びCVRの解析
- (3) HUD (Head Up Display)の研究・調査
- (4) 韓国の代表及び顧問と現場共同調査

3 調査により判明した事項

- (1) 機長及び副操縦士は、約7.4nmの距離から飛行場を視認し、約3.6nm、高度1,500ft付近で滑走路、PAPIについての会話を交わしていた。
- (2) 最終進入経路の雄和VOR/DME付近までは、風が南東方向から約30ktあり、雨が降っていた。
- (3) 同機の計器進入方式は、秋田「VOR/DME No.1 RWY10」であった。この進入方式の進入経路は、雄和VOR/DMEに向かって105°で進入し、この進入経路の延長線上付近には誘導路が位置する。105°の進入方位は滑走路方位と同一である。
- (4) 同進入方式は非精密進入で、機長が滑走路を視認し、雄和VOR/DMEの手前から目視で滑走路にアラインして着陸する方式となっている。
- (5) 機長は、HUDを使用していた。HUDの表示には自機の飛行方向を示すFPS (Flight Path Symbol) があり、雄和VOR/DME通過後、機長はこのFPSを滑走路と思った位置に重ね、進入を継続した。

4 今後の調査事項

原因関係者及び調査参加国への意見照会等