

新日本航空株式会社所属セスナ式172P型JA4061及び
日本エアコミューター株式会社所属ATR式42-500型JA04JCの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和4年12月22日
運輸安全委員会(航空部会)

運輸安全委員会は、令和4年1月8日、鹿児島空港において、日本エアコミューター株式会社所属ATR式42-500型JA04JCが最終進入中の滑走路に、新日本航空株式会社所属セスナ式172P型JA4061が進入した航空重大インシデントについて、令和4年1月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、さらに分析を進め、調査結果について原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本件調査については、本航空重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、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。

また、本調査は、本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、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

令和4年1月8日(土)、鹿児島空港において、新日本航空株式会社所属セスナ式172P型JA4061(以下「A機」という。)は、日本エアコミューター株式会社所属ATR式42-500型JA04JC(以下「B機」という。)が着陸許可を受けて最終進入中の滑走路34に、航空管制官(以下「管制官」という。)から許可を得ないまま進入した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則(昭27運輸省令56)第166条の4第2号中に規定された「他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み」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。

運輸安全委員会は、令和4年1月8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。また、同13日に1名の航空事故調査官を追加指名した。現時点までに、関係者からの口述聴取、航空機及び管制施設の調査、飛行記録装置等の記録の解析等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

A機は、単独飛行の訓練のため、訓練生が左操縦席に着座して、駐機場から滑走路へ向かい、管制官から滑走路手前で待機するよう指示を受けた。一方、B機は、管制官から着陸許可を受け、同滑走路へ向けて最終進入中であった。

A機は、当初指示どおりに滑走路手前に待機し、管制官に離陸準備完了の旨を通報した。管制官は待機を指示したが、A機は動き出し、滑走路停止位置標識を越えて滑走路へ進入した。A機が滑走路停止位置標識を越えたことを視認した管制官は、B機に復行を指示した。B機の復行後、A機は、管制官から指示を受け、同滑走路から離脱した。



図1 A機



図2 B機

(2) 死傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

本航空重大インシデント発生時間帯の同空港の卓越視程は10km以上、飛行障害となるような雲もなく、天気は良好であった。

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報に基づく、A機の訓練実施状況及び管制官との無線交信の状況などについての更なる分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。