

スプリング・ジャパン株式会社所属エアバス式A321-231型
JA82YAの航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和7年11月20日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年11月27日、新千歳空港においてスプリング・ジャパン株式会社所属エアバス式A321-231型JA82YAが着陸進入中、滑走路上に車両が進入した航空重大インシデントについて、令和6年11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基に、更に分析を進めるとともに、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、以下のとおり本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、航空重大インシデントの原因を究明し、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

スプリング・ジャパン株式会社所属エアバス式A321-231型JA82YAは、令和6年11月27日（水）23時59分頃、新千歳空港の滑走路01Rへの着陸許可を受けて進入中、滑走路上に工事車両を視認した。同機は、車両が離脱したことを確認し、進入を継続する旨を管制官に伝え、11月28日（木）00時00分に着陸した。

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号の「他の航空機等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6年11月29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。現時点までに関係者からの口述聴取、飛行記録装置等の記録の解析等を実施した。

3. 判明している事実情報

（1）飛行の経過

同機は、定期407便として貨物輸送のため、令和6年11月27日22時20分、成田国際空港を離陸し、新千歳空港（以下「同空港」という。）へ向かって飛行した。機

長がPF*1として左操縦席に、副操縦士がPM*1として右操縦席に着座していた。

23時54分、同機は千歳飛行場管制所飛行場管制席の航空管制官（以下「千歳タワー」という。）から同空港滑走路01R（B滑走路）への着陸許可を受けた。

23時59分20秒頃、同空港のB7誘導路東側付近の保安道路からB滑走路に車両が進入し、同滑走路を南方向へ走行した。

機長及び副操縦士は、飛行場灯火と異なる光を滑走路上に視認したため、機長は副操縦士に千歳タワーに確認を求めるよう指示し、副操縦士は千歳タワーに「滑走路に何かいるんですが、大丈夫でしょうか。」と無線で確認した。千歳タワーはこれを聞き取ることができず、「もう一度お願いします。」と再送を求めた。

直後に、機長及び副操縦士は、同車両が同滑走路からB9誘導路へ離脱したことを視認したため、副操縦士は「そのままランディングします。」と千歳タワーに伝えた。千歳タワーも同車両が滑走路から離脱しているのを確認したため、これを了解した。28日00時00分25秒、同機は同滑走路に着陸した。

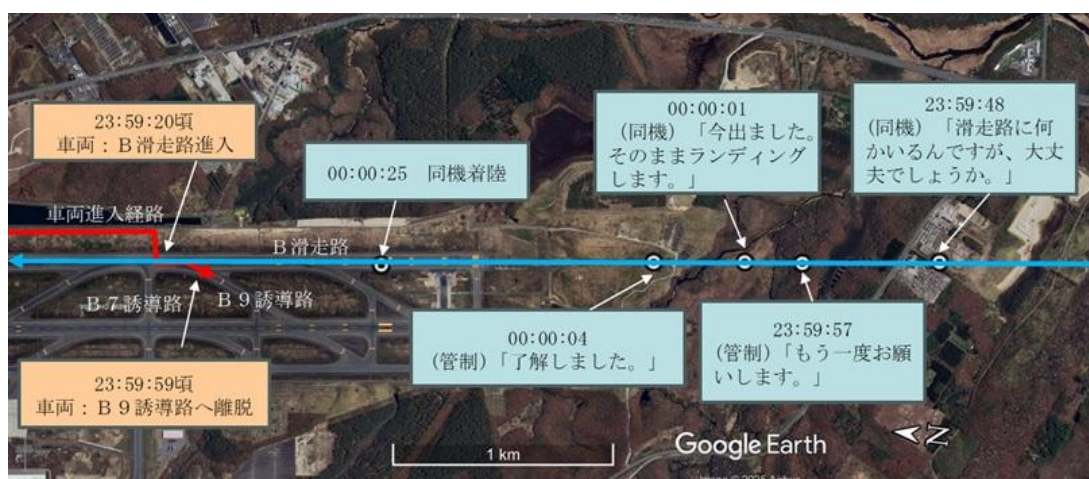


図1 同機と同車両の位置及び管制官との交信状況
(実際の交信を簡略化して記述)



図2 同機



図3 進入した車両

*1 「PF」及び「PM」とは、2名で操縦する航空機において、役割分担によりパイロットを識別する用語である。PFは、Pilot Flyingの略で、主に航空機の操縦を行う。PMは、Pilot Monitoringの略で、主に航空機の飛行状態のモニター、PFの操作のクロスチェック及び操縦以外の業務を行う。

(2) 進入した車両

同車両は、同滑走路に接続するB9誘導路の工事車両であり、橙色閃光灯を点灯させ、同空港東側の場周道路から同滑走路に接続する保安道路を経由して、管制からの許可を受けず同滑走路に進入した後、南方向へ走行しB9誘導路へ離脱した。

同機の着陸後、再度管制からの許可を受けず同滑走路に進入し、北方向に走行後、同保安道路へ離脱した。

同夜間工事が開始された9月3日以降、同工事実施日における、同滑走路の閉鎖開始時刻は23時05分であり、工事作業はこれ以降に開始していた。同日は閉鎖開始時刻が翌01時40分に変更されていたが、この情報が同車両の運転手に伝達されていなかった。

(3) 負傷者

なし

(4) 航空機の損壊

なし

(5) 気象

同空港の重大インシデント発生時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった。

28日00時00分 風向 010°、風速 4kt、卓越視程 10km以上

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を基に、車両が滑走路に進入した経緯など、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。

当委員会は、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。