

海上保安庁所属ユーロコプター式EC225LP型JA687Aの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和5年3月30日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和4年4月22日、関西国際空港において、海上保安庁所属ユーロコプター式EC225LP型JA687Aが、着陸許可を受けて同空港内ヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）へ進入中、車両が同ヘリパッドへ進入した航空重大インシデントについて、令和4年4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4月22日（金）、関西国際空港において、海上保安庁所属ユーロコプター式EC225LP型JA687Aが航空管制官（以下「管制官」という。）から着陸許可を受けてヘリパッドへ進入中、別の管制官から許可を受けていた点検車両が、同ヘリパッドへ進入した。

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「他の航空機等が使用中の滑走路への着陸の試み」に準ずる事態（同条第18号）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4月22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26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、車両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。

本調査には、重大インシデント機的设计・製造国であるフランス共和国の代表及び顧問が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、機長が操縦担当として右操縦席に、副操縦員が管制交信担当として左操縦席に着座し、その他乗組員7名と共に大阪湾上空における飛行業務を終了して、同空港へ帰投中であった。一方、同車両は、運転員及び通信員その他1名が乗り込み、滑走路等の午後の定時点検中であった。

同機が、飛行場管制席を担当する管制官から着陸許可を受け、ヘリパッドへ進入中、同ヘリパッドへ進入しようとする同車両を視認した。同機が同管制官にその旨を通報したところ、同管制官から復行指示を受け、同機は復行した。同車両は、地上管制席を担当する別の管制官から、ヘリパッドの定時点検を行うためヘリパッドに進入する許可を受けていた。



図1 同機



図2 同車両

(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航空気象定時観測気象報によれば、卓越視程は10km以上で、雲量1/8、雲底の高さ2,500ftの積雲が報じられていた。

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、管制機関内における調整状況並びに管制官と同機及び同車両との無線交信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。