

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4月27日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和4年5月20日、百里飛行場において、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が、車両が存在する同飛行場の滑走路へ、着陸許可を受けて進入した航空重大インシデントについて、令和4年5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

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は、令和4年5月20日（金）、百里飛行場において、車両が存在する西側滑走路（21R）へ、航空管制官（以下「管制官」という。）から着陸許可を受けて進入した。

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5月20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2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、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。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、飛行場管制席を担当する管制官（以下「タワー」という。）から着陸許可を受け、同滑走路へ向けて最終進入中であつた。一方、同車両は、地上管制席を担当する管制官（以下「グラウンド」という。）から、本航空重大インシデント発生 of 1 時間ほど前に同滑走路への立入り許可を受けて、滑走路付属設備の定時点検中であつた。

同車両は、点検中に同飛行場に向かってくる同機を視認したので、グラウンドに着陸機の有無を問い合わせた。タワーも、同車両が同滑走路に存在することに気付いて同機に復行を指示し、同機は復行した。



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飛行場の航空気象定時観測気象報によれば、卓越視程は10 km 以上で、雲量1/8、雲底の高さ2,000 ft の積雲の存在が報じられていた。

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をもとに、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。