

平成17年4月20日
航 空 局

羽田空港警備システム用カメラによるJAL機主翼破損に関する報告

1. 調査内容

平成17年3月30日(水)に発生した標記事案について、当該整備に関する設計・工事の過程において、適切に調整・確認が行われたか、関係者間で適切にチェック機能が働く体制であったかにつき現地確認及び関係者からの聞き取りにより調査を行った。

2. 調査結果

- (1) 設計会社は、当局から提供した図面が概略図面(誘導路中心線がなかった図面)であったことから自社保有の図面を基に設計したが、この図面が現況と異なっていたため、カメラ支柱と誘導路中心線の離隔が安全基準に対して実際には約21m不足していることに気づかなかった。また、発注者側でも設計図面のチェックが適切に行われていなかった。
- (2) 本件の位置関係については、必要な離隔距離が十分確保されているとの設計会社の説明により、関係者全て障害物件であるとの認識を持っていなかった。また、警備システムの観点からフェンス側の監視機能の確保に視点が注がれていたこと、更に、当該誘導路を往来する航空機は、まれに深夜に洗機場に向かうものに限られること、当該カメラが通常航空機の翼が及ばない車輜通路及び灯火の外側に設置されていたことから、誘導路中心線からの離隔距離を現地で再度測量すべきとの認識が希薄であった。
- (3) 設計及び工事には、東京航空局及び東京空港事務所の複数の関係課が関わっていたが、明確な責任分担が構築されておらず、十分な打ち合わせ・検証などを行う体制ができていなかった。

3. 当面の対策

- (1) 本件と同様に十分な間隔がとれていると関係者が誤認しやすく、物件設置に制限がかかる区域については、安全面の観点から施設の設置又は留置ができない区域を明らかにするよう現地に杭等を標示する。
- (2) 警備システムの設計・工事等のプロセス毎に、航空の安全基準に係るものにつ

いては、チェックリストを作成し、当該リストによりチェックすると共に文書及び図面等で関係者の確認を得るものとする。

4. 今後の対応

- (1) 図面の統一性を図るため、無線施設や警備施設を含んだデータを最新図面に反映するための一元的制度の構築。
- (2) 空港警備システム整備における責任体制明確化の観点から業務分担の見直し。
- (3) J A L の損害への対応。
- (4) 今回事案に関わった関係者への必要な措置。