羽田空港航空機衝突事故 経過報告（概要）

経過報告…これまでの調査で確認された事実情報等を中間的に報告し、公表するもの。

本調査は、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

事故の概要

発生日時 ： 令和６年１月２日 １７時４７分頃　　場　　所 ： 東京国際空港C滑走路上

概　　要 ： 東京国際空港C滑走路上に停止していた海上保安庁所属機（以下、「Ａ機」という。機長ほか乗員５名計６名搭乗）と、同滑走路に着陸した日本航空株式会社所属機（以下、「Ｂ機」という。機長ほか乗員１１名及び乗客３６７名計３７９名搭乗）が衝突した。本事故により、Ａ機の機長は重傷を負い、他の乗員は死亡した。Ｂ機の乗客は脱出時に１名が重傷、４名が軽傷を負った。

事故の経過

① Ａ機は、能登半島で発生した地震に対する支援物資を新潟空港へ輸送するため、機材トラブルにより当初の予定から４０分遅れて、離陸に指定されたＣ滑走路（３４Ｒ）に向かった。

② 東京飛行場管制所で業務を担当していた航空管制官（以下、「タワー東」という。）は、同滑走路の離着陸を円滑に行うため、Ｂ機の着陸後にＡ機を誘導路Ｃ５付近から離陸させることとした。

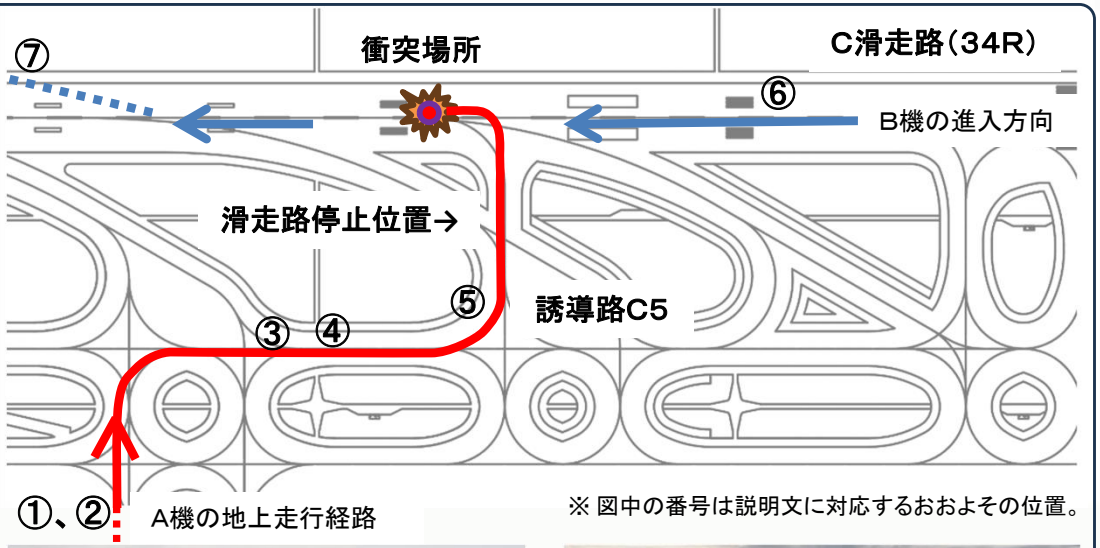
③ Ｂ機がタワー東から着陸許可を得た後、Ａ機とタワー東との通信が設定された。タワー東は、Ａ機に対して誘導路Ｃ５の滑走路停止位置まで走行するよう指示し、併せて離陸順位が1番であることを伝えた。

④ Ａ機は、このタワー東からの指示について、自機の離陸の順番が先行する出発機より優先され、滑走路への進入許可を得たと認識し、そのまま滑走路へ進入し停止した。

⑤ タワー東は、Ａ機が指示どおり誘導路Ｃ５へ曲がったことは視認していたものの、その後、他の航空機の監視等を行い、Ａ機が滑走路に進入し滑走路上に留まっていたことを認識していなかった。

⑥ Ｂ機は、Ａ機が滑走路上に停止していたことを衝突直前まで認識しておらず、そのまま着陸進入を継続し、接地直後にＡ機と衝突した。

⑦ Ｂ機は、衝突後、滑走路上を滑走し、滑走路横の草地に逸脱して停止した。停止後、Ｂ機に搭乗していた乗客・乗組員は全員非常脱出した。その後、火災が広がりB機は胴体、翼等を焼失した。



※ 図中の番号は説明文に対応するおおよその位置。

A機・海上保安庁所属
（JA722A、ボンバルディア式DHC－8－315型）

B機・日本航空株式会社所属
（JA13XJ、エアバス式A350－941型）

調査・分析の方向性

当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定。

事故発生に関与した要因

本事故は、以下の①～③の要因が重なり発生したものと考えられる。

要因① Ａ機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進入し停止したこと。

要因② 東京飛行場管制所は、Ａ機が滑走路に進入したこと及び滑走路上に停止していたことを認識していなかったこと。

要因③ Ｂ機は、滑走路上に停止していたＡ機を衝突直前まで認識していなかったこと。

要因に関与する可能性のある事項

今後、左記の要因に関与する可能性のある以下の事項について分析を進める。

※ 各事項の順番は、関与の影響の大小を示唆するものではない。

- A機の離陸順位が１番であることを意味する指示があったこと
- A機の機長が「Ｎｏ.１」「Ｃ５」とのみ復唱確認したこと
- A機は誘導路Ｃ５付近からの離陸を指示されたため、離陸準備を急ぐ必要があったこと
- 滑走路進入時に羽田基地通信室の通信士から無線通信が入ったこと　等

- A機が正しく復唱し、指示通り誘導路Ｃ５へ曲がったことをタワー東が視認したこと
- その後、タワー東は、管制官同士の通話による他の航空機に係る調整、Ｂ機の監視等を行っていたこと
- 滑走路占有監視支援機能の注意喚起が発動していたが、タワー東がそれを認識しなかったこと　等

- 事故発生時、日没後で月も出ていない状況であったこと
- A機の後方の外部灯火が位置灯（白）等であり、滑走路面の灯火は中心線灯（白）等が点灯していたこと
- 副操縦士は社内資格取得のための訓練中であり、機長とセイフティー・パイロットとの３名で乗務していたこと　等

衝突後に発生した被害に関する状況など

今後、被害軽減の観点から、以下の事項について分析を進める。

- 衝突後のＢ機の機体の損傷の状況
- Ｂ機における非常脱出の状況
  （重大な人的被害が発生しなかった要因を含む）
- 消火・救難の状況
- その他の安全に関する事項

衝突後のB機