

羽田空港D滑走路破損事案及び 航空機タイヤバースト事案の概要

令和8年6月10日

国土交通省 航空局
東京航空局 関東地方整備局

- 1. 羽田空港D滑走路及び接続部の構造**
- 2. 羽田空港D滑走路破損事案概要**
- 3. 羽田空港航空機タイヤバースト事案概要**
- 4. ゴムジョイントの点検状況**
- 5. D滑走路接続部ゴムジョイントの緊急対策**
- 6. 本日まで議論いただきたいポイント**
- 7. 本検討委員会の今後の進め方**

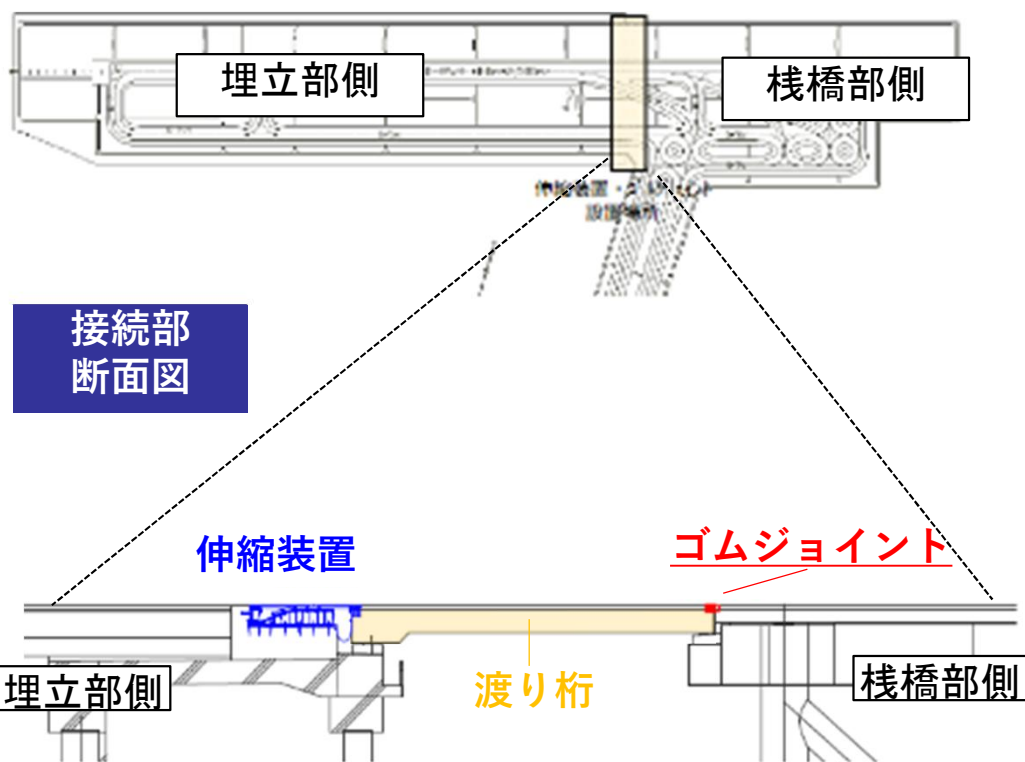
1. 羽田空港D滑走路及び接続部の構造

- D滑走路は羽田空港の4本目の滑走路として2010年10月に供用
- 海上空港の建設に実績のある「埋立構造」に、多摩川の河川流の通水性を確保するための「栈橋構造」を組み合わせて建設されたもの

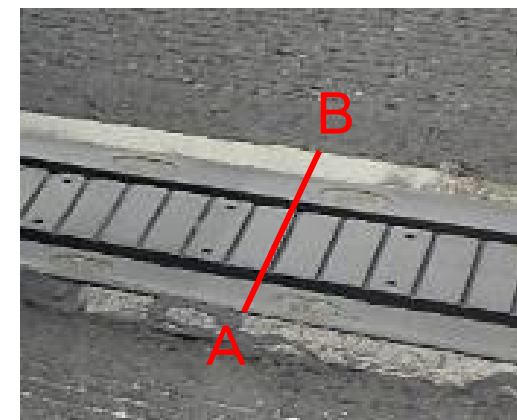


- D滑走路は、伸縮装置、渡り桁、ゴムジョイント等で構成される「接続部」により、「埋立部」と「栈橋部」を接続
- 渡り桁は、栈橋側を固定端、埋立側を可動端とする構造となっており、気温変化、コンクリートの乾燥収縮等により可動
- 「ゴムジョイント」は渡り桁と栈橋部の境界における伸び縮み等の変異に追従するとともに、下部の栈橋への雨水の侵入を防ぐために設置
- ゴムジョイント内の鋼製部材はゴムの中に埋め込まれ、加硫接着により一体化
- 鋼製部材が航空機荷重を面で分散し、中央部への載荷重を両側のゴム部分に伝える役割を果たしている

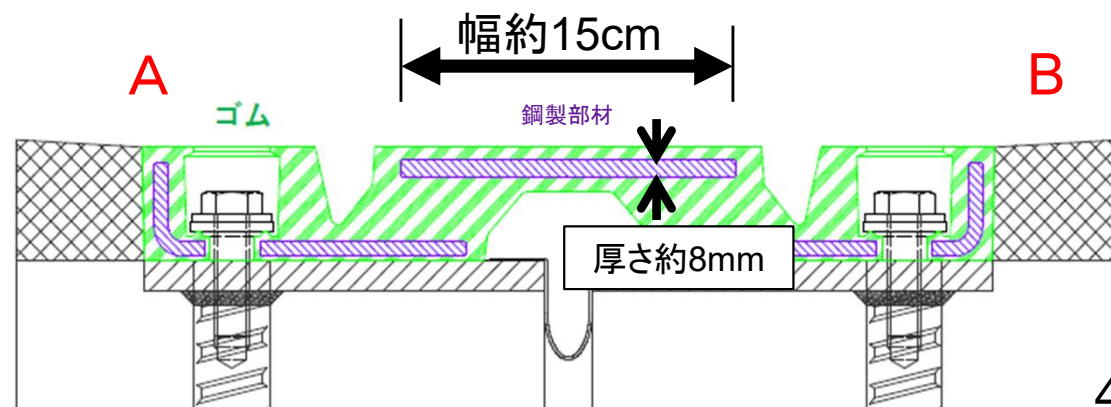
接続部位置図



ゴムジョイント



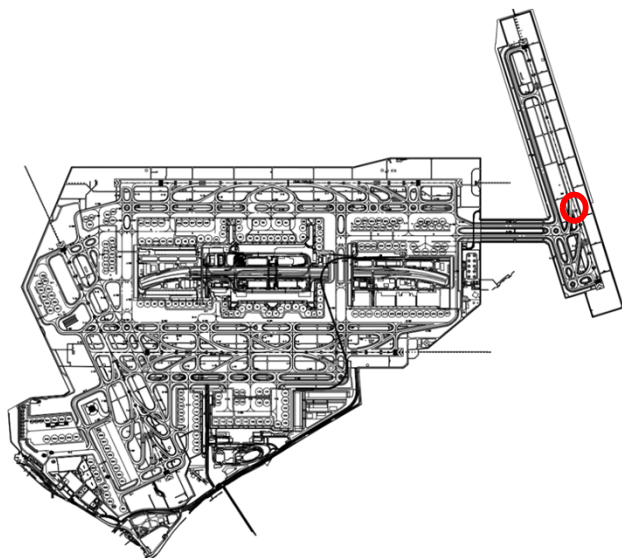
ゴムジョイント断面図



2. 羽田空港D滑走路破損事案概要

【概要】

- 令和8年5月29日(金)10時50分頃、羽田空港D滑走路接続部の「ゴムジョイント」の破損が確認された。破損原因については現時点では不明



D滑走路接続部ゴムジョイント損傷発生時の状況

- 5月29日(金)10時23分頃、JAL645便離陸後、後続機から、滑走路上にタイヤの破片が落ちていと連絡あり
- 10時25分頃からD滑走路を閉鎖し、臨時の場面点検を実施したところ、接続部ゴムジョイントの破損が確認された
- 復旧(破損した金属部の切断撤去、常温補修剤による舗装)後、13時46分にD滑走路の運用再開

5/29(金)

3~6時 飛行場面点検(異常なし)

10:23頃 JAL645便 離陸
次に離陸した後続機より
タイヤ破片落下の連絡

10:25頃~ D滑走路閉鎖
臨時の場面点検

10:53頃 ゴムジョイント破損確認

13:00頃 復旧完了

13:46 D滑走路閉鎖解除



3. 羽田空港航空機タイヤバーラスト事案概要

SKY19/JA737T (B737-800型)は、15時23分にD滑走路を離陸した際、タイヤから振動を感じたとのことから、同滑走路を点検したところ数点のタイヤ片を回収した。当該機は引き返しを決定し、緊急事態を宣言の上、17時54分にC滑走路に着陸。着陸後、左主脚タイヤ1本 (No.1 タイヤ) がパンクしたため滑走路上で停止し、滑走路上で旅客降機及び左主脚タイヤ2本 (No.1,2 タイヤ) の交換を実施。

その後、牽引車によりスポット401Rまで移動させた。

【滑走路閉鎖時間】

D滑走路: 令和8年5月25日(月) 15時27分～16時06分

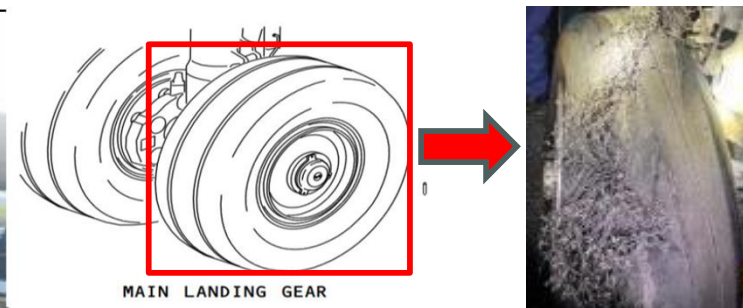
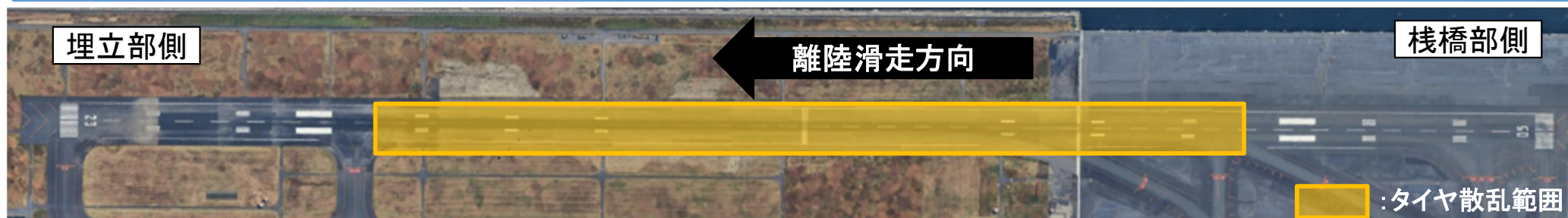
C滑走路: 令和8年5月25日(月) 17時54分～19時39分

【C滑走路長期閉鎖に伴う運航への影響】

欠航1便(当該機)、ダイバート1便(成田へ)、遅延 64便(出発 26便(最大1時間43分)、到着 38便(最大18分))

【備考】

死傷者なし。C及びD滑走路にタイヤ片散乱。



JAL645/JA615J(B767-300型)は、10時23分に東京国際空港D滑走路を離陸した際、左主脚のタイヤが破損した可能性を認識。また、東京国際空港においては、管制塔がD滑走路を離陸した別の航空機よりD滑走路(D5-D7)付近にタイヤ片が落ちている旨の通報を受け、点検を実施したところ、複数のタイヤ片を発見・回収したとともに、D滑走路(D5誘導路の橋梁付近)にあるゴムジョイントの鉄板が捲れ上がっている状況を確認したため、当該滑走路を閉鎖し、緊急補修作業を実施した。

なお、タイヤが破損したJAL645便は、緊急事態を宣言の上、東京国際空港に引き返す予定であったが、成田空港に目的地を変更し、11時53分に成田空港に着陸した。

【滑走路閉鎖時間】

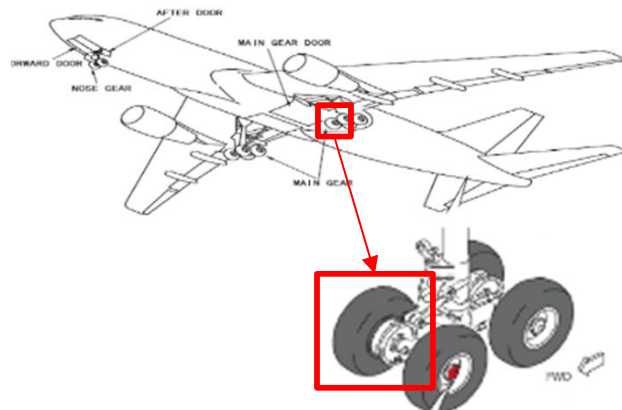
D滑走路: 令和8年5月29日(金) 10時25分～13時46分

【D滑走路長期閉鎖に伴う運航への影響】

欠航 10便(出発 5便、到着 5便)、遅延 70便(出発 70便(最大2時間27分))

【備考】

死傷者なし。D滑走路にタイヤ片散乱。



4. ゴムジョイントの点検状況


D滑走路損傷事案発生 の点検概要

- D滑走路の点検は、飛行場面全体の安全点検(1日2回(早朝・昼間))、舗装の重点的な巡回点検(週1回夜間)を実施。
- これに加え、今回破損した接続部を含むD滑走路の基盤施設の点検(月1回)を実施している。

点検日時 〔※ 点検時間は、D滑走路を含む 全ての滑走路や誘導路等の点検時間〕		点検項目		
		飛行場面(2回/日)※	舗装面(1回/週)※	基盤施設(接続部等)(1回/月)
5月23日(土)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時頃	異常なし	—	—
24日(日)	0時～4時頃	—	異常なし	—
	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時頃	異常なし	—	—
25日(月)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時頃	異常なし	—	—
	15時23分頃	(SKY19便事案 発生)		
	15時27分～16時06分	臨時の点検 → 異常なし	—	—
26日(火)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時30分頃	異常なし	—	—
27日(水)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時30分頃	異常なし	—	—
	23時～5時頃	—	—	異常なし
28日(木)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	12時～13時頃	異常なし	—	—
29日(金)	3時～6時頃	異常なし	—	—
	10時23分頃	(JAL645便事案 発生)		
	10時25分～13時46分	臨時の点検 → 破損確認・補修	—	—

- D滑走路接続部の滑走路、高速離脱誘導路、平行誘導路のゴムジョイントは航空機が繰り返し走行するため月1回の頻度で点検し、それ以外の箇所は年1回の頻度で点検
- 点検はゴムジョイント表面を目視により、損傷、劣化、ひび割れの有無について確認
- 今回破損箇所は2022年8月に小規模な表面ゴムの損傷が最初に発見された箇所であり、2023年9月まで損傷範囲が拡大したが、その後は損傷範囲の拡大はなかった。
- 損傷範囲が小規模かつ変状が進行していなため、経過観察としていた。

■ 今回破損箇所の点検履歴

 : ゴム損傷箇所



2022/8/27



2023/3/1



2023/9/27

これ以降は変状が進行していない

- SKY事案発生(5月25日)から、JAL事案発生(5月29日)までのD滑走路の使用状況(離陸・着陸)

5月25日(月) 15時23分頃 SKY事案発生

16時46分のD滑走路運用再開後
121便(離陸121・着陸0)

5月26日(火) 383便(離陸383・着陸0)

5月27日(水) 309便(離陸253・着陸56)

5月28日(木) 111便(離陸2・着陸109)

5月29日(金) 10時23分のJAL事案の前の便まで
111便(離陸111・着陸0)

10時23分頃 JAL事案発生

5月29日_ JAL645便前後のD滑走路使用状況

10時4分	JAL111便	B788	離陸
10時6分	JAL477便	B738	離陸
10時7分	JAL909便	A359	離陸
10時13分	SNJ93便	B738	離陸
10時14分	ANA869便	B789	離陸
10時16分	JAL29便	B789	離陸
10時19分	JAL689便	E190	離陸
10時20分	ANA19便	B789	離陸
10時21分	ANA969便	B78X	離陸
10時23分	JAL645便	B763	離陸
(10時23分頃 JAL645便事案発生)			
10時24分	JAL627便	B763	離陸 (D滑走路上の異物の存在を空港事務所へ連絡)
10時25分 D滑走路を閉鎖(滑走路上に異物散乱の連絡を受けたため)			

5. D滑走路接続部ゴムジョイントの緊急対策

- ゴムジョイントは鋼製部材をゴム中に埋め込んだ構造となっているが、何らかの事象によりゴムが剥離し、鋼製部材にめくれ上がりが発生
- 露出していた鋼製部材を撤去し、ゴムジョイントの空洞部分に常温補修材を充填



ゴム切断



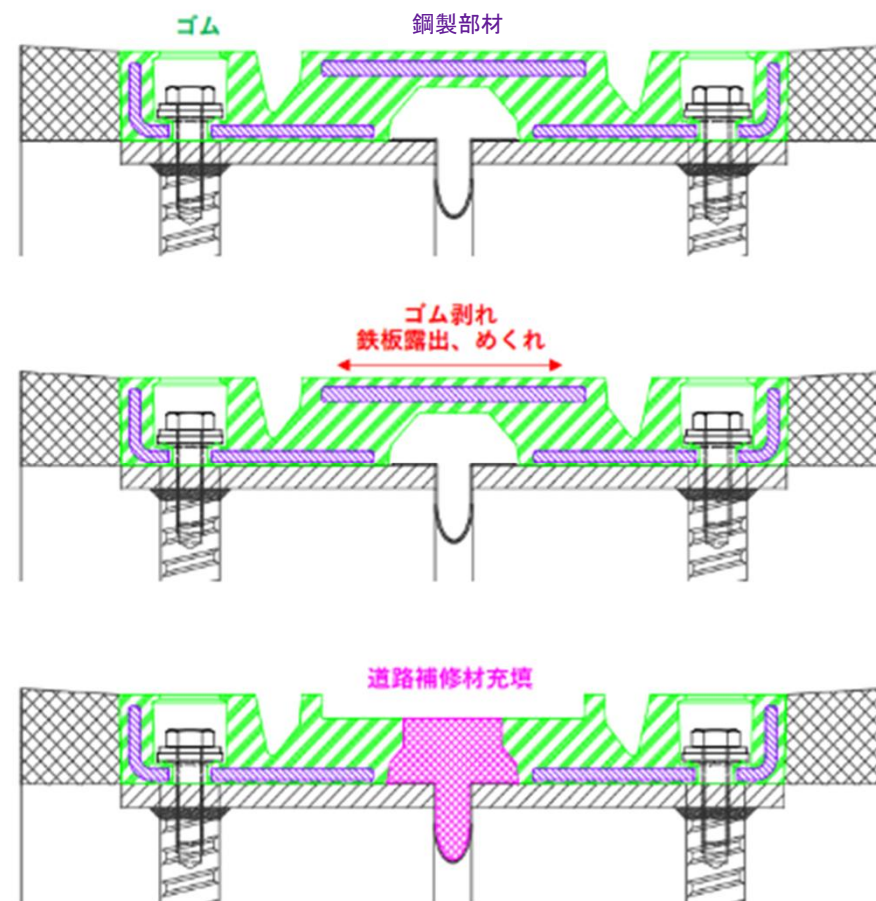
鋼製部材撤去完了



補修合剤充填



復旧完了

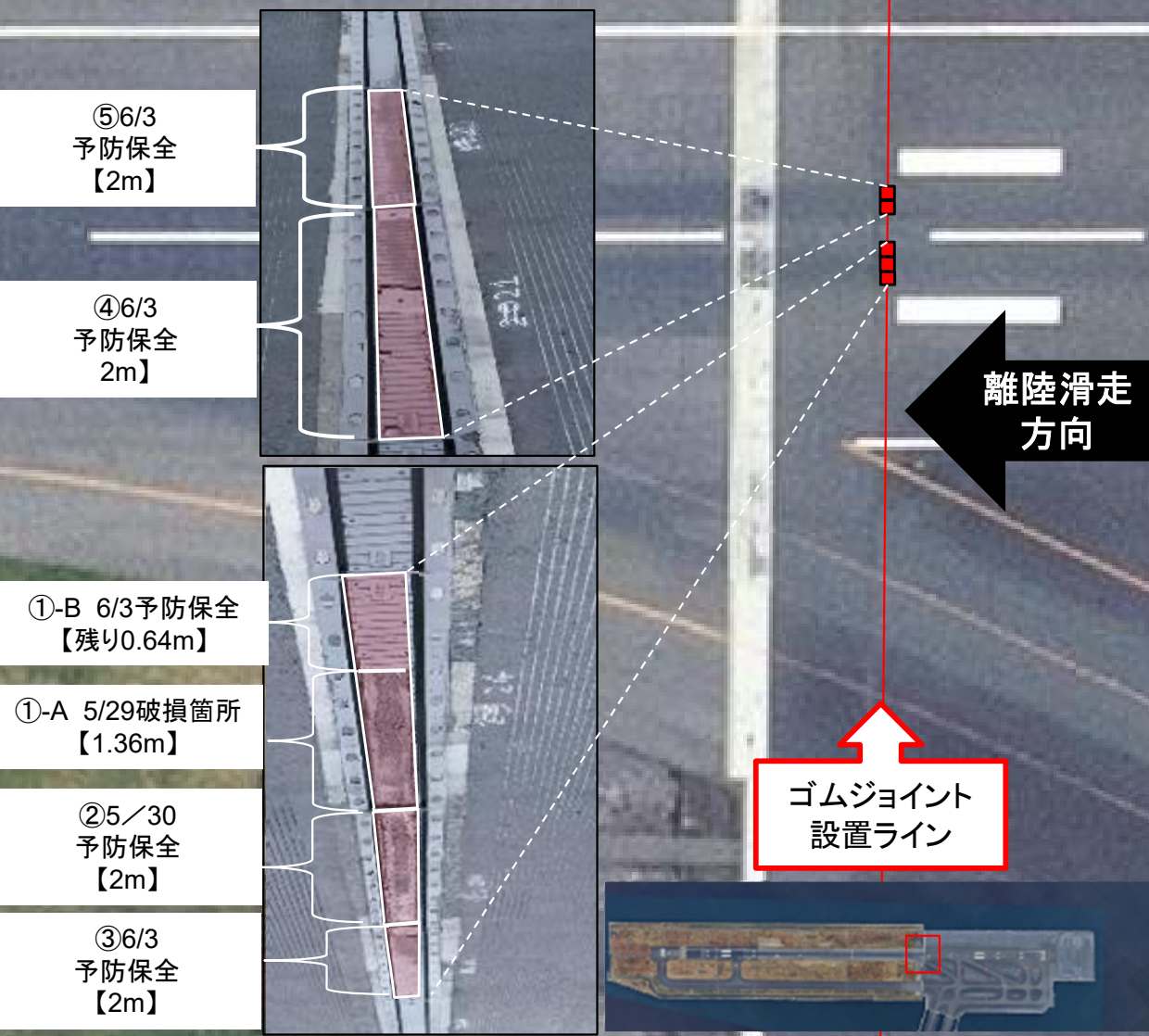


- 今回のゴムジョイント破損に係る原因究明及び再発防止策を実施するまでの間の緊急対策として、D滑走路接続部ゴムジョイントの①予防保全措置、②点検強化を実施

埋立部側

栈橋部側

D滑走路接続部ゴムジョイントの緊急対策



1. 予防保全措置(6/3までに完了)
 - 5/29の破損箇所①-Aについて、現時点で鉄板のめくれ上がりが発生した原因を特定できていないが、鋼製部材を覆う表層ゴムが剥離していた
 - このため、滑走路・誘導路上で表層ゴムが剥離している部材①-B、②～⑤については、破損箇所同様に鋼製部材を撤去、ゴムジョイントの空洞部分に常温補修材を充填する予防保全措置を実施
2. 基盤施設点検の強化(5/30から実施)
 - これまで月1回実施してきたゴムジョイントの点検について、事案発生以降、週2回(月8回)に強化
3. 飛行場面及び舗装面の点検の強化
 - 当面、今回の復旧箇所及び同構造の誘導路について、重点的な状況確認を実施

6. 本⽇ご議論いた⼩きたいポイント

□ ゴムジョイント損傷の原因

- 想定される損傷の原因、原因確認のための調査・分析方法

□ 緊急対策

- 予防保全措置の妥当性(方法・適用範囲)

7. 本検討委員会の今後の進め方

D滑走路破損事案の発生 5/29

航空機タイヤバースト事案の発生
5/25 SKY19便、5/29 JAL645便

D滑走路接続部ゴムジョイントの緊急対策

羽田空港D滑走路損傷事案対策検討委員会

第1回 破損状況等の概要

第2回 破損メカニズムの検証

・原因分析結果報告・課題整理
再発防止策等の検討 等

以降 滑走路破損とタイヤバーストの因果関係の検証
再発防止策のとりまとめ

JAL機、SKY機のタイヤバースト事案

□ 航空会社による原因究明

再発防止策の実施