

日本航空株式会社所属ボーイング式767-300型JA614Jの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和6年6月27日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年7月12日、新千歳空港の南南西約78kmの上空、高度約13,000ftにおいて、日本航空株式会社所属ボーイング式767-300型JA614Jが燃料の欠乏により緊急の措置を講じた航空重大インシデントについて、令和5年7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、更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、航空重大インシデントの原因を究明し、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

日本航空株式会社所属ボーイング式767-300型JA614Jは、令和5年7月12日（水）、同社の定期585便として、東京国際空港を出発し、目的地であった函館空港において2回復行した後、目的地を新千歳空港に変更して飛行中、残存燃料が少なくなったため、緊急事態を宣言し、新千歳空港に着陸した。



図1 同型式機

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13号に規定された「緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」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5年7月13日、航空重大インシデント発生の通報を受け、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、飛行記録装置の記録の解析等を実施した。

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国であるアメリカ合衆国の代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

日本航空株式会社所属ボーイング式767-300型JA614Jは、令和5年7月12日、機長ほか乗務員8名、乗客249名計258名が搭乗し、同社の定期585便として、08時00分に東京国際空港を離陸し、函館空港に向かった。同機には、機長がPF*1として左操縦席に、訓練中の操縦士がPM*1として右操縦席に、訓練中の操縦士の状況をモニターしていた機長資格保有者がオブザーブ席に着座していた。

同機は、函館空港の滑走路12に着陸するため、ILSZ*2進入方式により同滑走路に向けて進入したが、決心高度*3において機長が進入及び着陸に必要な目視物標を視認できなかつたため、09時00分ごろ復行した。その後、機長、訓練中の操縦士及び機長資格保有者（以下「運航乗務員」という。）は、気象情報、残存燃料などを3人で協議し、

再び函館空港

への進入を行

うことを決断

した。運航乗

務員は、再度

復行が必要に

なった場合に

は、直ちに新

千歳空港に目

的地を変更す

る旨を管制機

関にあらかじ

め伝えた上

で、進入を行

った。同機は、

機長が決心高

度において進

入及び着陸に

必要な目視

物標を視認で

きなかつたた

め、09時20分

ごろ復行した。

同機は、目的

地を新千歳空

港に変更して

飛行中、運航

乗務員が同空

港に着陸する

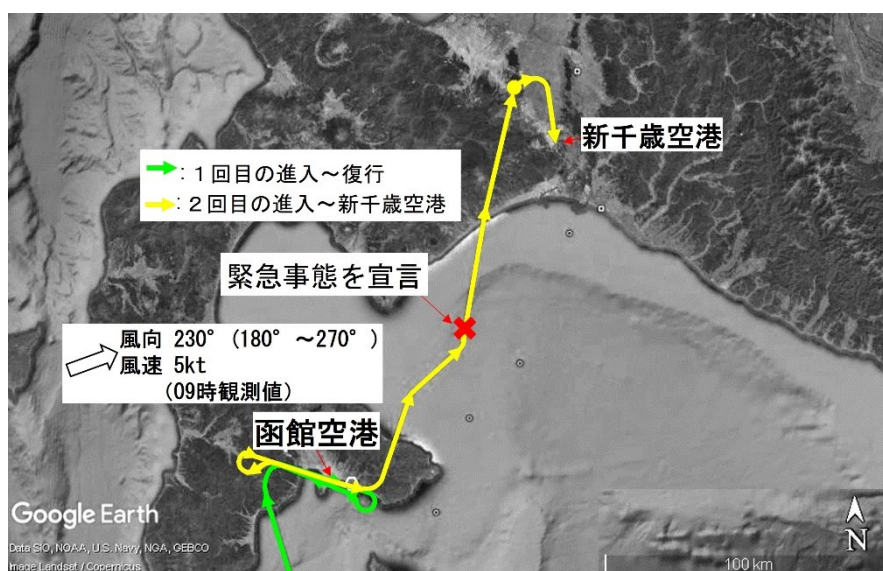


図2 推定飛行経路（函館空港→新千歳空港）

同機は、機長が決心高度において進入及び着陸に必要な目視物標を視認できなかつたため、09時20分ごろ復行した。

同機は、目的地を新千歳空港に変更して飛行中、運航乗務員が同空港に着陸するため

*1 「PF」及び「PM」とは、2名で操縦する航空機において、役割分担によりパイロットを識別する用語である。PFは、Pilot Flyingの略で、主に航空機の操縦操作を行う。PMは、Pilot Monitoringの略で、主に航空機の飛行状態のモニター、PFの操作のクロスチェック及び操縦以外の業務を行う。

*2 「ILSZ」とは、同一滑走路に対して、複数のILS進入方式がある場合に、それぞれのILS進入方式を特定する呼称である。函館空港の滑走路12には、最終進入フィックスまでの経路が異なる二つのILS進入方式があり、「ILSY」、「ILSZ」と呼称される。

*3 「決心高度」とは、精密進入又は垂直方向の経路情報を伴う非精密進入を行う場合において進入及び着陸に必要な目視物標を視認できないときに、復行を行わなければならない平均海面からの高度である。

の準備を行っているときに、同空港着陸時の残存燃料が、規程上必要とされる量を下回ることが判明したため、09時28分ごろ、燃料が緊急事態であることを管制機関に対して宣言し、09時45分に同空港に着陸した。

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

- ① 運航乗務員が出発前に確認した函館空港の運航用飛行場予報（TAF）^{*4}は次のとおりであった。なお、風向は真方位である。

発表12日02時09分、有効期間12日03時から13日09時まで

風向 220°、風速 11kt、卓越視程 10km上、

雲 雲量 FEW^{*5} 雲底の高さ 600ft

雲量 BKN^{*5} 雲底の高さ 1,500ft、

TEMPO^{*6}、03時から08時までの間、

卓越視程 3,000m、予想天気 もや、

雲 雲量 FEW 雲底の高さ 300ft

雲量 BKN 雲底の高さ 600ft

TEMPO、15時から21時までの間、

卓越視程 4,000m、予想天気 弱いしゅう雨性の雨 もや、

雲 雲量 FEW 雲底の高さ 400ft

雲量 BKN 雲底の高さ 600ft

雲量 FEW 雲底の高さ 2,500ft 積乱雲、

TEMPO、21時から13日の03時までの間、

雲 雲量 FEW 雲底の高さ 400ft、

雲量 BKN 雲底の高さ 600ft

*4 「運航用飛行場予報（TAF）」とは、気象庁が、全国38の空港を対象に、航空機の運航のため、1日に4回発表する飛行場予報のことで、有効期間は30時間である。

*5 「FEW」、「SCT」及び「BKN」とは、気象通報式において、ある雲の雲層によって覆われた部分の全天空に対する見かけ上の割合（雲量）を報じるコードである。「FEW」は1/8～2/8、「SCT（Scattered）」は3/8～4/8、「BKN（Broken）」は5/8～7/8の雲量を表す。雲量が8/8の場合、「OVC（Overcast）」と表される。

*6 「TEMPO」とは、予報期間内に気象状態の一時的変動が発生し、その各々が1時間以上は続かず、変化後の予報の状態の合計時間が予報期間の1/2未満の場合に使用される変化指示符である。

② 同機が、函館空港で2回復行を行った時間帯の函館空港のA T I S情報^{*7}の気象観測値は、次のとおりであった。なお、風向は磁方位である。

観測時刻	08:09	08:42	08:47	09:00	09:15	09:24		
風向 (°)	250	定まらず	250	230	220	230		
風向変動 (°)	220~280		200~300	180~270				
風速 (kt)	04	02	03	04	04	04		
卓越視程 ^{*8} (km/m)	3,100	3,200	5,000	6	2,300	1,400 R12/ P2000 ^{*9}		
現在天気	弱いしゅう雨性の雨もや	弱いしゅう雨性の雨もや	弱いしゅう雨性の雨もや	弱いしゅう雨性の雨	弱いしゅう雨性の雨 散在する霧もや	弱いしゅう雨性の雨 散在する霧もや		
雲	第1層	雲量	FEW	FEW	FEW	FEW	FEW	
		雲底の高さ (ft)	300	300	300	300	100	100
		雲形	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲
	第2層	雲量	SCT ^{*5}	SCT	SCT	SCT	BKN	BKN
		雲底の高さ (ft)	2,000	600	500	600	300	300
		雲形	積雲	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲
	第3層	雲量	BKN	BKN	BKN	BKN	BKN	BKN
		雲底の高さ (ft)	9,000	1,500	1,500	1,200	800	800
		雲形	高積雲	層雲	層雲	層雲	層雲	層雲
気温 (°C)	21	21	21	21	22	21		
露点温度 (°C)	21	21	21	21	21	21		
高度計規正值 (QNH) (inHg)	29.61	29.61	29.61	29.61	29.60	29.60		

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、同機が函館空港において2回進入を試みた経緯など、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。

*7 「A T I S 情報」とは、飛行場に発着する航空機を対象に提供される、当該飛行場の進入方式、使用滑走路、飛行場の状態、気象情報等に関する情報である。

*8 「卓越視程」は、5 km を超える場合は「km」、5,000 m 以下の場合は「m」で表示される。

*9 「R12/P2000N」は、RVR を示す略語であり、滑走路12のRVRの値が2,000 m 以上で変化傾向がないことを表している。

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。