

個人所属エアロスパシアル式AS350B型（回転翼航空機）JA9784及び  
朝日航洋株式会社所属エアロスパシアル式AS355F2型（回転翼航空機）JA6725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9月26日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年10月19日、東京ヘリポートにおいて、朝日航洋株式会社所属エアロスパシアル式AS355F2型JA6725が進入中の滑走路に、個人所属エアロスパシアル式AS350B型JA9784が進入した航空重大インシデントについて、令和5年10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、更に事実の確認や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

令和5年10月19日（木）、東京ヘリポートにおいて、江東フライトサービスから滑走路はクリアーである旨の情報提供を受けた朝日航洋株式会社所属エアロスパシアル式AS355F2型JA6725が着陸のため滑走路に進入中、離陸に向けて同フライトサービスから滑走路手前で待機するよう情報提供されていた個人所属エアロスパシアル式AS350B型JA9784が、同滑走路に進入した。

## 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5年10月19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1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、飛行訓練状況の調査等を実施した。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 飛行の経過

朝日航洋株式会社所属アエロスパシアル式AS355F2型JA6725（以下「A機」という。）は、同ヘリポートに着陸するため、江東フライトサービス（以下「フライトサービス」という。）から滑走路はクリアである旨の情報提供を受けて滑走路に進入していた。

個人所属アエロスパシアル式AS350B型JA9784（以下「B機」という。）は、人員輸送のため、離陸のための情報提供をフライトサービスに要請した。フライトサービスは、B機に離陸のための気象情報、関係機に関する情報及び滑走路手前で待機するように情報を提供した。B機はこれを復唱し、地上移動を開始し、滑走路手前の停止位置標識の手前で離陸準備完了を通報した。フライトサービスは、B機に対し、引き続き滑走路手前で待機するよう情報提供したが、B機は、停止することなく滑走路へ進入した。着陸のため滑走路に進入していたA機は、B機が滑走路に進入したことを視認し、復行した。

#### (2) 負傷者

なし

#### (3) 航空機の損壊

なし



図1 A機



図2 B機

#### (4) 気象

同ヘリポートにおける本航空重大インシデント発生時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった。

14時00分 風向 180°、風速 5kt、風向変動 140°～220°、  
卓越視程 10km以上、  
雲 雲量 1/8 雲形 積雲 雲底の高さ 3,000ft、  
気温 24℃、露点温度 16℃、高度計規正值（QNH）1,015hPa

### 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、B機が滑走路進入に至った経緯など、更なる事実確認や分析のほか、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。