



「見たり、聞いたり、探ったり」No.287

通算 No.438

青木行雄

羽田空港、航空機衝突炎上事故を探る。

「日本航空機と海上保安庁の航空機」

(2024年(令和6年)1月2日午後5時47分27秒)

3年あまりの長いトンネル(コロナ禍による)がやっと明るさが見えて来た新年(2024年)の1月1日、今年が良い年になります様にと、北陸の家族もそろった1日午後4時10分、石川県能登地方をおそった震度7の地震、日を重ねるごとに、火災と津波などで被害が大きくふくらんでいく。

そして2日午後5時50分羽田空港C滑走路で発生した航空機衝突炎上事故、新年早々に発生した大事故2件。なんとも言いようのない新年の始まりであった。

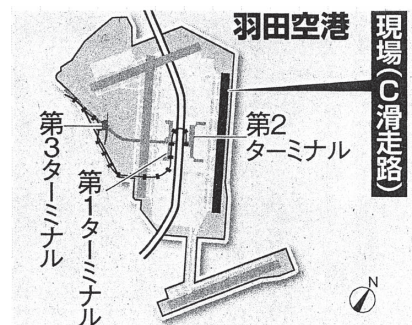
なぜ、この航空機衝突事故はおきたのか、今回はこの航空災難について探ってみる。

東京都羽田空港のC滑走路上で航空機同士が衝突し死傷者が出るという、あってはならない事故が起こった。双方の機体は直後に炎に包まれ、さらに大惨事になってもおかしくない状況だった。2度と繰り返さぬよう、国の運輸安全委員会などは、正確かつ迅速に原因究明を進めなければならない。

着陸しようとした日本航空機(JAL)と海上保安庁の航空機(海保機)が衝突し、炎上した。海保機の乗組員5人が死亡し、1人が重傷を負った。一方、日航機の乗客・乗員379人は脱出し、負傷者は出たものの命に別状はなかったという。

空港の離着陸は、管制官の指示に従っておこなわれる。管制側と両機の間意思疎通が、なぜうまくいかなかったのだろうか。

国土交通省は管制官と両機との交信記録を公開し、「記録を見る限り、海保機に滑走路への進入許可は出ていない」としている。一方で、海保機の機長からは「進入許可を得た上で滑走路内に進入



羽田空港のC滑走路で、大事故は発生した。第2ターミナル上部が東急ホテル。



JAL機、エアバスA350型機。全長67m。乗客367人。パイロット3人。乗務員9人。満席だった。計379人。



海上保安庁航空機、羽田航空基地所属のMA722。長さ25.68m。幅27.43m。高さ7.49m。プロペラ機。ボンバルディアDHC8型

した」という報告があったことも明らかにした。

運輸安全委員会や警視庁は、関係者から状況を訊ねたり、管制官との交信記録などを分析したりして原因を特定し、その結果は速やかに社会と共有することが重要であろう。

東京の空の玄関口である羽田空港は年間約6,000万人が利用し、発着する航空機の数は一平均約1200便も利用され国内で最も多いという。私は年末の31日、羽田のホテルに宿泊し、滑走路側の部屋を予約、夜は12時近くまで発着があり、初日の朝は6時頃から出発している。何と新年から旅行者の多いことかといつも思う、今年の新年は羽田の部屋から「初日の出」を見ることが出来た。辰年の初太陽に一年の無事を祈って手を合わせた。

そんな中、元日の午後4時10分には能登に震災が発生、さらに羽田事故が起きた2日は正月休みのUターン客向けに臨時便も飛んでおり、通常よりも混雑していた。

海保機は能登半島地震の救援のため、非常食や水などの物資を積んで新潟航空基地に急ぎょ向かうところだったという。

国交省は「管制官が安全な間隔をとって離着陸を指示しており、問題があったと考えていない」という。だが、羽田の運航スケジュール全体に無理がなかったか、も含め、検証する必要がある。これからの問題である。

また、人的ミスが起きてもそれをカバーする仕組みをより整備する必要はないかなど、いろいろありそうだ。

今回の事故では海保機の乗員5人の尊い命が失われた。一方、日航機の乗客・乗員は事故後18分で全員が脱出して避難を終え、犠牲者は出なかった。機体が炎上しアナウンスも使えないなか、乗員が訓練通りメガホンなどで機外への脱出を誘導し、乗客も落ち着いて行動した結果かもしれない。しかし、後日脱出についてビデオ等で見るかぎり、乗客たちの恐怖は半端ではなく相当なものだったように思う。



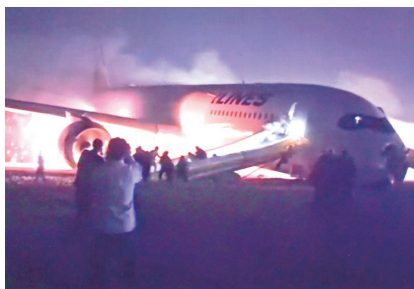
2024年1月元日、羽田空港の「初日の出」出発便が遠くに見える。手前の奥がC滑走路



海保機が滑走中に炎上した瞬間



JAL機が炎上した。機体損失150億円という



JAL機が出火し乗客がシューターで降りる様子



乗客がシューターで降り終わった？炎上が間近か

一つの滑走路に2機の飛行機

事故はなぜ起きたのか、一つの滑走路に2機が同時に入ることは絶対にあってはならないことである。衝突が起きた経緯についての両機の主張は食い違う。

「管制からの着陸許可を認識し、復唱した後、進入・着陸操作を実施した」。日本航空 (JAL) は事故から8時間あまりたった3日未明、こう記した広報文を発表した。

一方の海上保安庁機の機長は、海保によると、搬送先の病院で「滑走路につながる誘導路の停止位置まで地上走行してください」と伝えていた。

これに対し、海保機は「停止位置に向かいます」と反応した。国の運輸安全委員会によると、事故が起きたのはこの交信の約2分後。滑走路上が現場となった。

事故をめぐっては、双方が互いの機体を十分認識していなかった可能性も浮上している。

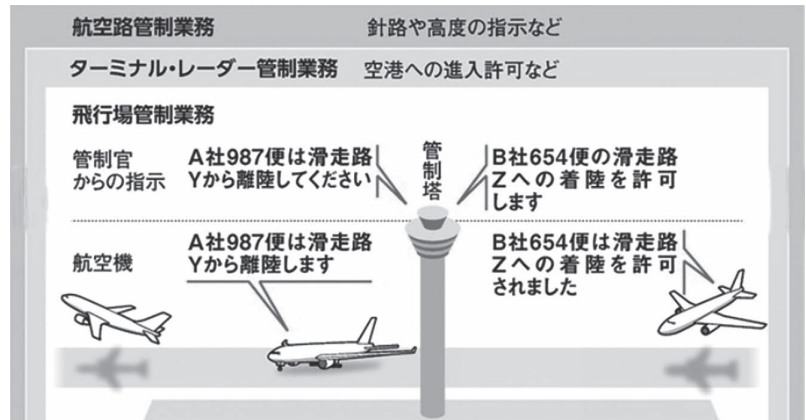
JAL幹部は2日夜の会見で調査中としながら、JAL機が海保機を「認識できていないというふうに思っている」と説明した。海保機の機長も、事故直後に羽田航空基地に連絡した際、「滑走路上で機体が爆発した」と報告したという。

そもそも、衝突の詳しい状況は3日時点では明らかになっていない。

国交省と海保によると、事故でJAL機は海保機と衝突し、出火した後に、そのまま約1千メートル進んで止まり、その場で焼け落ちた。JAL機が着陸前後にスピードが出た状態で海保機に衝突した可能性がある。

3日朝時点では、衝突現場付近とみられるC滑走路上に海保機の残骸があり、その約1キロ先の滑走路右側にはJAL機の残骸が無残にのこされていた。

この衝突事故の影響で羽田空港で



■国土交通省が公表した交信記録<仮訳>

・ JAL 516 (当該機: 到着機 1 番目)		
・ JA722A (海上保安庁機: 出発機 1 番目)		
・ JAL 166 (到着機 2 番目)		
・ DAL 276 (出発機 2 番目)		
・ JAL 179 (出発機 3 番目)		
午後5時43分2秒	JAL 516	東京タワー、JAL 516 スポット18番です。
午後5時43分12秒	JAL 516	JAL 516、東京タワー こんばんは。滑走路34Rに進入を継続してください。風320度7ノット。出発機があります。
午後5時43分26秒	DAL 276 (出発機 2 番目)	JAL 516 滑走路34Rに進入を継続します。
	東京タワー	東京タワー、DAL 276 誘導路上Cにいます。停止位置に向かっています。
	DAL 276	DAL 276、東京タワー こんばんは。滑走路停止位置C1へ走行してください。
午後5時44分56秒	東京タワー	滑走路停止位置C1 DAL 276
午後5時45分1秒	JAL 516	JAL 516、滑走路34R着陸支障なし。風310度8ノット。
午後5時45分11秒	JA722A	滑走路34R着陸支障なし JAL 516
	東京タワー	タワー、JA722A C誘導路上です。
午後5時45分19秒	JA722A	JA722A、東京タワー こんばんは。1番目。C5上の滑走路停止位置まで地上走行してください。
午後5時45分40秒	JAL 179 (出発機 3 番目)	滑走路停止位置C5に向かいます。1番目。ありがとうございます。
	東京タワー	東京タワー、JAL 179 滑走路停止位置C1へ走行しています。
	JAL 179	JAL 179、東京タワー 3番目。滑走路停止位置C1へ走行してください。
午後5時45分56秒	JAL 179	滑走路停止位置C1へ走行、離陸準備完了。
	JAL 166 (到着機 2 番目)	東京タワー、JAL 166 スポット21番です。
	東京タワー	JAL 166、東京タワー こんばんは。2番目、滑走路34R進入を継続してください。風320度8ノット。出発機あり。160ノットに減速してください。
午後5時46分06秒	JAL 166	減速160ノット、滑走路34R 進入を継続。こんばんは。
午後5時47分23秒	東京タワー	JAL 166、最低進入速度に減速してください。
午後5時47分27秒	JAL 166	JAL 166
	JAL 166	3秒無言

「東京タワー」は管制を指す。管制官の指示にある「C5上の滑走路停止位置」は、滑走路手前の誘導路にある。国の運輸安全委員会によると衝突は午後5時47分ごろだった。

は3日、約100便が欠航した。Uターンラッシュと重なり、空港は搭乗機の振り替えを求める客らで大変混雑したようである。

事故が起きたC滑走路付近ではこの日、警視庁が現場検証を実施。国内便を中心に、JALとANAの約100便が欠航になり、計2万1千人の乗客に影響が出たようである。

混乱は事故があった2日夜から続き、約1千百人が空港で一夜を明かした。

影響は各地に及び、新千歳空港でも空港から提供された寝袋にくるまって寝る家族連れの姿が目立ったという。新千歳空港から、炎上したJAL機の次の便で羽田空港に向った乗客達は事故の影響で又新千歳に引き返した。

この日から、事故の影響は数日続いたようだ。

事故が起きたC滑走路は、滑走路と誘導路をそれぞれ1人ずつで担当していた。事故当時、C滑走路では、2～3分に1本のペースで航空機が離着陸していたようである。羽田空港では管制官の役割を見直し、6日よりシステムを常時監視する人員を配置した。国交省はこのほか、再発防止のための緊急対策を取りまとめ後日公表するという。

発着2、3分おき、山手線並み

羽田空港は、混雑時には航空機が2、3分おきに発着し、世界でも有数の「忙しい空港」として知られる。年間の発着枠は約49万回で、事故当日も「容量いっぱいに使われていた」(国交省)

国交省によると、羽田空港の発着回数は1993年度は約19.6万回だった。滑走路の増設などもあり、2018年度に約45.5万回となり、1日あたり平均1,248回に達した。

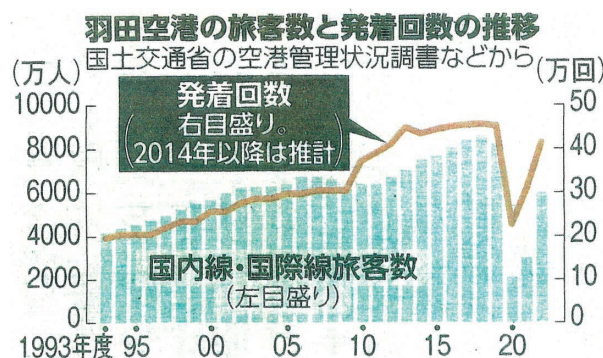
コロナ禍の2020年度はほぼ半減したが、2022年度は約41.3万回にまで回復。2、3分おきの発着はJR山手線並みである。

国交省の担当者は「管制官1人あたりの取り扱い機数が増えているのは事実」という。ただ発着数は、管制官がどれくらいの航空機を安全に処理できるのか計算した上で設定をしていると説明している。

羽田空港は1931年(昭和6年)に滑走路1本で開港して以来、拡張を続けてきた。2010年(平成22年)には4本目となるD滑走路の運用を開始。再国際化を進め、発着枠を年間約30.3万回から約44.7万回に増やした。東京五輪・パラリンピックを控えた2020年(令和2年)3月からは発着枠をさらに約49万回にまで拡張した。1時間に最大80回だった発着回数は90回に増加。増えた発着枠は国際線の増便にあてた。

英航空情報会社(OAG)がまとめた就航便の座席総数に基づく2023年(令和5年)の「世界の忙しい空港」ランキングで、羽田空港は5,269万席で世界3位だったという。

衝突した海保の航空機も昼夜を問わず発進態勢を維持していた。海保によると、羽田基地は24時間365日態勢で、海難救助や監視などの業務を行うという。衝突した機体は1日に発生した能登半島地震の被災地に物資を輸送するため、午後4時45分に羽田空港基地の格納庫を出て午後5時55分に新潟航空基地に



到着する予定だった。また、地震発生当日は別の業務で監視警戒の飛行をしていたという。

羽田空港の管制塔は現在14～15人態勢。事故を受け、国交省は滑走路を監視する画面を確認する専従の要員を1人配置するとしたが、増員はせず「役割の見直しで対応する」としている。国交省幹部は「発着数は多いが、現在の管制官の態勢において処理できるという前提で運用している」と話したという。

緊迫18分 脱出の裏側

事故から18分で脱出が完了した、「奇跡」だと思う。海外メディアも奇跡だとたたえたという。

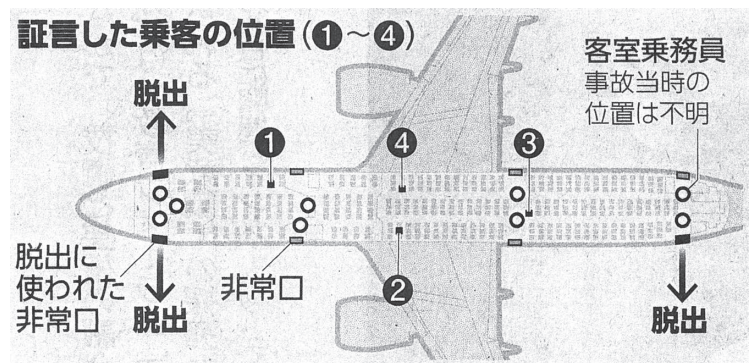
改めて当時の様子を乗客に聞いた話が朝日新聞に記載されていた。簡略して記した。

※羽田衝突事故、乗客の証言から

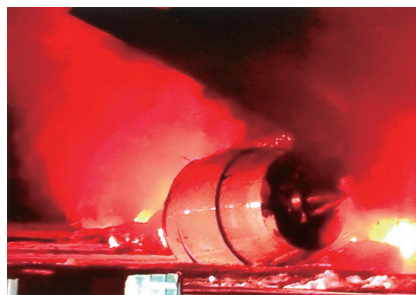
2日午後4時15分、JAL516便は北海道の新千歳空港から東京の羽田空港へ向けて出発した。乗客367人、パイロット3人、客室乗務員9人が乗り込んでいた。機内は満席だった。前方右側に座っていた④さんは(図1)年末を札幌市の実家で過ごした。午後5時47分、着陸の様子をモニターのライブ映像で眺めていた。ガタンと着陸した直後に「ドン、ドン、ドン」と何かが機体にぶつかるような音が連続して響いた。機体が傾き、体が前に引っ張られる。機体が止まるのに数十秒かかったように感じた。外に目を向けると主翼のエンジン付近の部品がはがれ、赤い火が上がっていた。機内の温度が上がっていくのを感じた。

機体の中央左側に座っていた⑥さん(図2)「キャプテン…。キャプテン…。」前方の客室乗務員がマイクに向かって叫んだ。もう1人の乗務員も非常ドアを確認して叫ぶ。「こっちは炎が近くてダメです」前方からは「扉を開けろ」「早く出して」という声も上がり始めた。ただ多くの乗客が、乗務員の「席を移動しないでください」という声に従い、自席にいたという。

この日は家族で帰省した帰り道だった。後席の窓際に座っていた3歳の長男を抱きかかえる。「ドアが開くまで数分ぐらいあったと思う」。通路に出ると、後方



JAL機、後方のシューターで降りた乗客。機体の後方が高くなりシューターが急降下したという



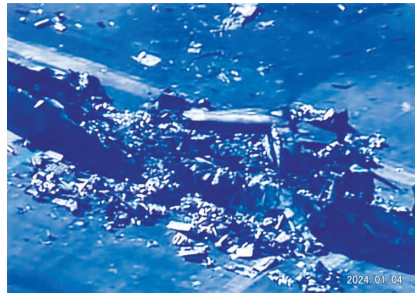
炎上するJAL機の本体、炎上でエンジンの他見えなくなった



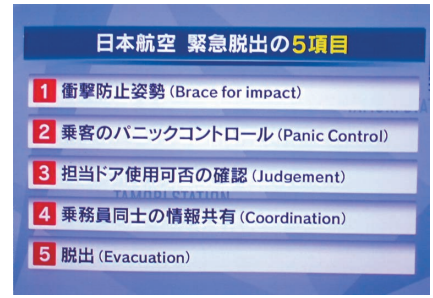
翌日C滑走路の側に無惨な姿を残すJAL機



残骸を整理か調査か、車が見える



海保機の無惨な焼機、跡形がない、すごい



日本航空、緊急脱出の5項目
この5項目がまもられたから、全員無事だったのかも知れない

から来る乗客に押し出された。「荷物は取らないで」と何度も乗務員が叫ぶ。多くの人が荷物を持たずに避難していた。

後方中央に座っていた㉔さん、(図3)左側の窓から炎が見えた。

煙はどんどん濃くなっていく。2歳の娘が泣き始め、自分もせき込んだ。「やばいかもしれない」。妻が娘の口を覆い、頭を低くした。ドアが開いても、我先にと駆け出す乗客はいなかった。「子どもがいる方は先にどうぞ」。そんな声を掛ける乗客もいた。

何が起きているのかまったくわからない。脱出してから後を見ると機体は炎に包まれていた。手足が震えた。

中央付近に家族で座っていた㉕さん(図4)1人で脱出用のシューターを降り、離ればなれになっていた娘と4歳の孫、夫と合流出来た。「よかった」。そう声を掛け合った。

午後6時5分、客室乗務員と共に、機長とみられる男性が脱出して来た。顔にすずを付け、乗客に頭を下げて回る「このたびは大変申し訳ございませんでした」。涙目に見えた。㉕さんの家族は羽田空港を経由してハワイへ行くはずだった。スーツケースが燃え、5日間を都内のホテルで過ごして、7日に飛行機で札幌市の自宅に戻ったという。

夫は衝撃音に似た物音にびくっと体が反応する。娘は今も「飛行機は怖くて乗りたくない」という。孫が時々、「燃えているね」と当時の光景を思い出したようにつぶやくことがある。「あの日の光景は頭に焼き付いてしまった。日常生活を送る中で、少しずつ、元の状態に戻るのを待つ、いまはそれだけ」とのこと。

機内の様子がありありとつたわって来た。どうしてもこの文面をお借りして、この大事件をつたえたかった。海保機5人の死亡は誠に残念だがJAL機全員無事はほんとうに良かった。感動。

参考資料

朝日新聞、2024年1月3日、4日、9日

NHKテレビ