

ワシントン・ナショナル空港周辺での空中衝突事故概要

○発生日時:

2025年1月29日(水)午後8時48分頃(EST)

○場所:

ポトマック川上空
(ワシントン・ナショナル空港(DCA)周辺)

○状況:

- PSA航空のMHI RJ AviationのCL-600-2C10型機(PSA機)が、DCAの滑走路33への進入中に、米陸軍がコールサインPAT25のもとで運航していたシコルスキーUH-60Lヘリコプター(PAT25)と空中衝突。(右図参照)
- PSA機は、アメリカン航空5342便として運航。ウィチタ(カンザス州)発DCA行であった。

○乗客等

- 民間機には乗客60人と乗員4人が搭乗。ヘリコプターには3人の兵士が搭乗。生存者はなし。



衝突事故発生エリア(NTSB報告書より)

事故後の対応

○事故後の対応:

■1月30日(木) ホワイトハウスによる「航空安全の即時評価」に関する指示

- 運輸長官とFAA（連邦航空局）長官に対し、過去4年間の採用・安全基準を見直し、必要な是正措置を講じるよう指示する。
- オバマ・バイデン政権下でFAAの採用基準が低下し、DEI政策が安全性を損なった。

■1月31日(金) DCA周辺の一部区域におけるヘリコプター飛行制限

- 同日より、FAAはDCA周辺とポトマック川沿いの空域でヘリコプターの飛行を制限する。（右図赤線内）
- 救急医療、法執行、空域防衛、大統領輸送を除き、ヘリコプターの飛行は禁止され、NTSBの事故調査完了後に再評価される。

■2月4日(火) ヘリコプターが上空にいる場合の民間航空機の運航禁止

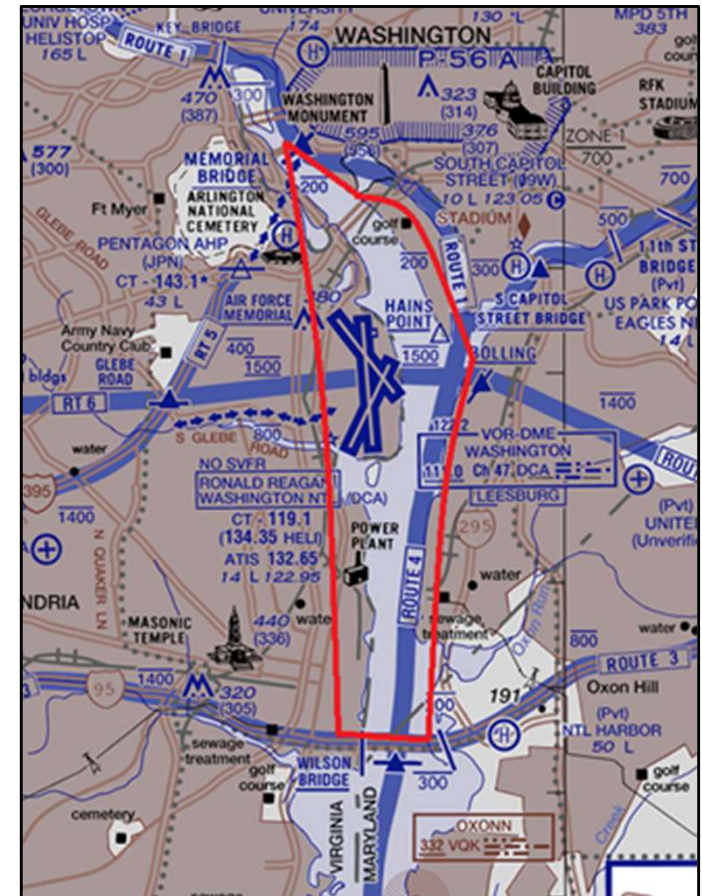
- FAAは、DCA周辺の一時的飛行制限を拡大し、ヘリコプターが飛行している間、民間航空機の運航を禁止。この制限は少なくとも3月まで適用。

■2月6日(木) 他空港に対するレビュー

- FAAは、近隣でヘリコプターと飛行機の混合交通量が多い他の空港についてもレビューを開始したと発表。

■2月6日(木) トランプ大統領発言

- トランプ大統領は、今後同様の衝突事故を防ぐため、航空管制システムの最新化を進めコンピューター化されたシステムを構築する意向を表明。
- このシステムの実現に向け、一つの法案を成立させる考えを示した。



FAAの新たな措置により設定されたDCA周辺の飛行制限区域（連邦運輸省のHPより）

予備報告書（3月11日NTSB公表）

○飛行の経緯:

- 午後8時39分、PSA機はDCAの滑走路1への視認進入を許可されたが、後に滑走路33へ変更。
- 午後8時46分08秒、PAT25の乗員はPSA機を視認し、視認分離の維持を要請。管制官は承認。午後8時47分42秒、管制官がPAT25に「PSA機の後方を通過」と指示するも、一部の無線が正しく届かなかった可能性。
- 午後8時47分59秒、ポトマック川上空で両機が衝突。衝突時の高度は約300フィート。

○航空交通管制:

- 事故当時、DCA管制塔は「北運用」を実施し、滑走路1を主に使用しつつ滑走路33も運用。管制業務の統合が行われていた。PSA機とPAT25は異なる周波数で通信していたため、互いの無線を直接聞けず、意図の把握が困難だった可能性あり。

○ヘリコプターの航路:

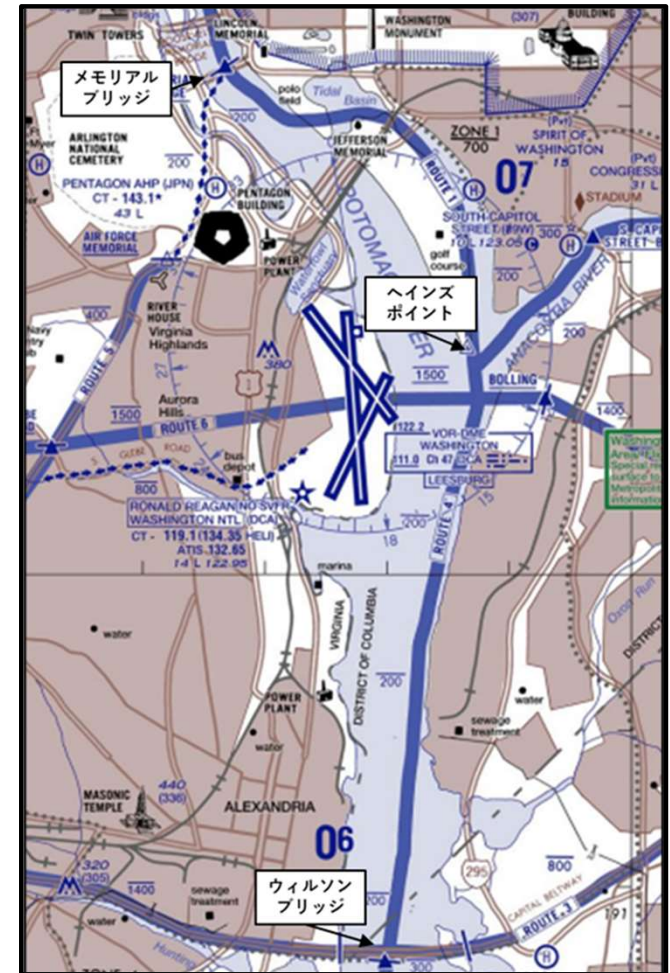
- 事故現場時点での最大許容高度は約200フィート。FAAの航空情報専門家によると、ヘリコプター航路には明確な横方向の境界線はい。

○DCA周辺で発生したニアミス事例:

- 2011～2024年のデータ分析で、DCA周辺のヘリコプターと商業航空機の遭遇事例の大半は着陸進入中に発生し、月1回以上TCAS RA(空中衝突防止システムの回避警告)が作動、半数以上でヘリコプターの高度超過の可能性が示唆された。

⇒上記を踏まえた考察(予備報告書から読みとれる示唆):

- PAT25は、最大許容高度200フィートを超え約300フィートでPSA機と衝突したため、高度制限を超過していた可能性。
- DCA周辺では過去に多くのニアミスが発生しており、ヘリコプターの運用方法など混雑交通の管理手法に課題があった可能性。
- DCA管制官は両機の接近を認識し適切な指示を試みたが、PAT25の乗員が指示を正しく受信していなかった可能性。



DCA周辺のヘリコプタールート(NTSB報告書より)

緊急安全勧告報告書（3月11日）及びFAAの対応（3月14日）

■ 緊急安全勧告報告書(3月11日NTSB公表)

NTSBは緊急安全勧告報告書を公表し、以下の2点をFAA(連邦航空局)に勧告

- 現在のルート4を飛行するヘリコプターと滑走路33に着陸する航空機との分離距離は不十分であり、空中衝突の可能性が高まることにより、航空安全に対して容認できないリスクをもたらしている。そのため、「DCAにおいて、滑走路15が離陸、滑走路33が着陸に使用されている際、ヘインズ・ポイントとウィルソン・ブリッジの間のヘリコプターのルート4の運航を禁止すること」
- 上記に基づきルート4の運航が禁止される場合、公的安全に関わるヘリコプター運航がワシントンD.C.周辺で継続できるよう、管制官の負担を増やすことなく利用可能な代替ルートを確保することが極めて重要である。そのため、「ヘインズ・ポイントとウィルソン・ブリッジの間のルート4が閉鎖された際に、ヘリコプターの移動を円滑にするための代替ルートを指定すること」

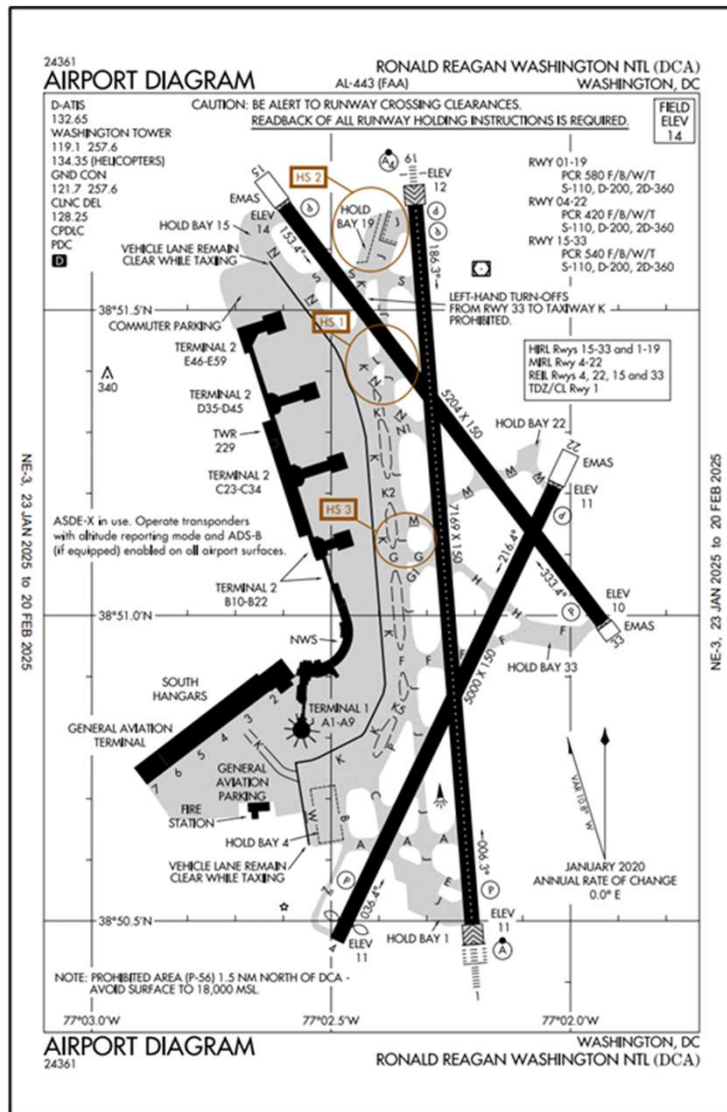
■ FAAの声明(3月14日FAA公表)

FAAは上記の勧告を受けて、以下の5項目の取組を実施することを公表。

1. DCA周辺での不要なヘリコプター運航を恒久的に制限し、ヘリコプターと固定翼機の混在運用を廃止する。
2. ヘインズ・ポイントからウィルソン・ブリッジにかけてのルート4を恒久的に閉鎖し、NTSBの勧告に基づき代替のヘリコプター経路を評価する。
3. 緊急任務のヘリコプターが空域を飛行する場合、FAAは航空機との距離を一定以上確保する。
4. DCA周辺で緊急任務のヘリコプターが運航する際、滑走路15/33と滑走路4/22の同時使用を禁止する。
5. 制限空域外において、特定の沿岸警備隊、海兵隊、公園警察のヘリコプター運航に対してのみ、視認分離の使用を限定する。

さらに、FAAは混雑運用の多い空港の分析を継続しており、ヘリコプターのルートが設定されている8都市(ボストン、ニューヨーク、ボルティモア・ワシントンエリア、デトロイト、シカゴ、ダラス、ヒューストン、ロサンゼルス)の評価を実施していると公表。

(参考) ワシントン・ナショナル空港について



DCA空港図(FAAのHPより)

○運営者:

Metropolitan Washington Airports Authority

○滑走路:

交差する3本(2094m, 1586m(滑走路33), 1497m)の滑走路あり。

○シェア:

- 出発便の席数ベース(2025年2月のデータ)で、アメリカン航空が過半を占めており、その後、サウスウエスト航空、デルタ航空が続いている。

○特徴:

- 混雑空港のレベル3空港※としてスロット規制が課せられている。
※一番混雑度の高い空港であり発着調整が必要な空港
- 1時間当たり最大67スロットが設定されている。ペリメータールールにより、1250マイル(約2000キロメートル)を超える航空路線が制限。議会承認を受けた例外規定あり(デンバー、ラスベガスなど。)
- 航空機騒音規制が導入されており、飛行経路はポトマック川やアナコスティア川に沿うように設定。

○その他:

- 第118回米国議会におけるFAA再認可法の審議において、DCAの追加スロットを認めるかどうか、一部の議員や航空業界関係者の関心を集めた。最終的には10のスロット例外が追加。