

大阪航空株式会社所属
セスナ式150H型 JA3397
に関する航空事故報告書

昭和51年8月26日

航空事故調査委員会議決（空委調第106号）

委員長	岡田 實
委員	山口 真弘
委員	諏訪 勝義
委員	上山 忠夫
委員	八田 桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

大阪航空株式会社が所有し、個人が借用し使用したセスナ式150H型JA3397は、昭和51年4月25日、壱岐空港を離陸し有視界飛行方式で宇部空港へ向かう途中、自機の位置が確認できなくなり、燃料が枯渇して16時15分ごろ大分県西国東郡真玉町干拓地第三工区沖約6メートルの海上に不時着水し、同機は尾翼を水面上に出した状態で水没した。本事故により、とう乗者2名は軽傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年4月25日～27日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見の聴取

昭和51年7月19日 意見聴取

104001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日の朝、宇部空港において23ガロンの燃料補給を行った同機はレジャーのため機長及び同乗者1名が乗組み蓋井島-小呂島経由で壱岐空港に向けて宇部空港を09時55分に離陸した。同機は当初高度2,500フィートで飛行したが蓋井島付近にはもやがかかっていたため途中から3,000フィートで飛行し11時30分に壱岐空港に着陸した。

壱岐空港において機長は宇部空港及び北九州空港の気象をチェックしたところ良好であったので壱岐空港出張所に中間市及び関門経由で目的地宇部、所要時間1時間10分の飛行計画を提出し、14時10分壱岐空港を離陸した。

中間市上空付近からもやのため視程は良好でなかった。同機は中間市上空を14時47分ごろ高度3,000フィートで通過したのち、関門橋に向けて北東-東北東に変針すべきところ東南東に変針した。しばらくすると、前方に飛行場が見え、機長はこれを芦屋飛行場（実際は築城飛行場）と誤認し、少し飛行場に接近しすぎだと思いコースを右側に迂回し、しばらく飛行した。機長はそのうち、予定コースをかなり外れていることに気づき機位確認のため、再び以前に芦屋飛行場と考えた付近の上空にもどり、右手に陸を見ながら高度約1,500フィートで飛行したが目的地に到着せず、前方左側に島（姫島）が見えた。

機長は同島上空を2回旋回して地図で同島をチェックしたが、同島の名称が判明せず、同島の対岸線上に沿って飛行したところ、同機は次第に南下して行くので、再び反転して海岸線上を北上していった。

機長は燃料計を点検したところ燃料消費量が予想以上に多く0に近づいていたのでエンジン回転数を2,300rpmとし、ミクスチャーをフルリッチから少しうすめ航続時間を延ばそうと努力した。

宇部ラジオは同機が宇部到着予定時間を過ぎても連絡がないので、同機を呼び出していた。同機は16時00分に宇部ラジオを118.0メガヘルツで呼んだが交信が取れず、高度2,000フィートまで上昇し、16時04分に、宇部ラジオに対してロストポジションを報告し、レーダーによる誘導を要求した。宇部ラジオは福岡センターに通報し、同センターは必要な措置を開始した。

16時11分に機長は宇部ラジオに対して燃料が枯渇したので、不時着する旨送信し、前方の埋立地の道路に着陸しようとしたが、低高度になるに従って道路ではなく堤防と判明し、堤防に不時着するのに危険を感じ、同堤防から約6メートル離れた海上に不時着水した。着水後、

104002

機長及び同乗者は左ドアから海上に出て提防まで泳いで渡った。機体は尾翼を水面に出した状態で水没した。

2.2 人の死亡，行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	0	0
重 傷	0	0	0
軽 傷	1	1	0
な し	0	0	

とう乗者の負傷の概要は次のとおりであった。

機長は鼻血を出した。

同乗者はひたい及び鼻すじにかすり傷を負った。

2.3 航空機の損壊の程度

大破

2.4 航空機以外の物件の損壊

なし

2.5 乗組員に関する情報

機 長 昭和3年1月9日生
自家用操縦士技能証明書 第3295号
昭和44年12月25日取得
第三種航空身体検査証明書 第31660397号
有効期間 昭和50年4月28日から昭和51年4月27日まで
総飛行時間 184時間55分
内セスナ式150型 26時間50分
最近30日間の飛行時間 3時間40分
老岐-宇部間の飛行経験 なし

104003

2.6 航空機に関する情報

航空機型式	セスナ式150H型
製造年月日	昭和42年12月27日
製造番号	15068141
耐空証明書番号	大-50-199
有効期間	昭和50年9月22日から昭和51年9月21日まで
総飛行時間	5,280時間38分
発動機型式	コンチネンタル式 O-200-A型
製造番号	6452-R
製造年月日	昭和49年3月8日
総使用時間	753時間40分

方向探知機及びVOR受信機を装備していなかったが、装備は義務づけられていない。

2.7 気象に関する情報

事故当日の一般天気概況は、本邦南海上に移動性高気圧があり、九州、中国地方はこの高気圧に広くおおわれ、午前から午後にかけて晴れていたが九州北部から中国地方の日本海側は上層雲におおわれ、黄砂が広がっていた。気圧の谷の接近により、夕刻には対馬五島付近で弱いわか雨が降り出したが、夜に入って九州北部および西部まで広がった。

各地の観測値は次のとおりであった。

芦屋飛行場

- 14時00分 風180度の12ノット、視程10キロメートル以上、層積雲、雲量 $\frac{1}{8}$ 雲高4,500フィート、高積雲、雲量 $\frac{7}{8}$ 、雲高12,000フィート、気温19度C、露点温度9度C
- 15時00分 風210度の10ノット、視程10キロメートル以上、積雲、雲量 $\frac{2}{8}$ 、雲高3,500フィート、高積雲、雲量 $\frac{7}{8}$ 、雲高12,000フィート、気温20度C、露点温度10度C
- 16時00分 風240度の10ノット、視程10キロメートル以上、積雲、雲量 $\frac{2}{8}$ 、雲高3,500フィート、高積雲、雲量 $\frac{7}{8}$ 、雲高12,000フィート、気温20度C、露点温度9度C

北九州空港

- 14時00分 風130度の12ノット、視程10キロメートル以上、積雲、雲量 $\frac{1}{8}$ 、雲高

104004

3,000フィート，高積雲，雲量 $\frac{7}{8}$ ，雲高9,000フィート，気温16度C，露点温度10度C

15時00分 風90度の10ノット，CAVOK(卓越視程10キロメートル以上，5,000フィート未満に雲がない。降水，雷電がない。)気温15度C，露点温度9度C

16時00分 風120度の9ノット，CAVOK，気温15度C，露点温度9度C

築城飛行場

14時00分 風90度の10ノット，視程10キロメートル以上，高積雲，雲量 $\frac{3}{8}$ ，雲高15,000フィート，気温14度C，露点温度7度C

15時00分 風100度の11ノット，視程10キロメートル以上，高積雲，雲量 $\frac{4}{8}$ ，雲高15,000フィート，絹雲，雲量 $\frac{7}{8}$ ，雲高21,000フィート，気温13度C，露点温度7度C

16時00分 風40度の8ノット，視程9キロメートル，煙霧，高積雲，雲量 $\frac{3}{8}$ ，雲高1,000フィート，高積雲，雲量 $\frac{7}{8}$ ，雲高15,000フィート，気温14度C，露点温度9度C

2.8 航空機又はその部品の損壊に関する情報

揚収まで約43時間水没していた。

プライマーが完全に押しこんでなく，また，ロック位置になかった。

2.9 通信に関する情報

事故当日，宇部空港出発時の同機と宇部ラジオとの交信は良好に行われていた。また，壱岐空港出発時の同機と壱岐ラジオとの交信も良好に行われていた。

16時04分に同機が宇部にロストポジションを通報後，宇部ラジオから同機の高度や，同機が陸上を飛行中か，又は海上を飛行中か等の送信がなされたが，機長は聞きとれなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

事故機の調査結果から，機体，エンジン等は事故発生時まで，プライマーがロック位置にな

104005

かったことを除き正常であったものと認められる。

同機は壱岐空港を14時10分に離陸後、中間市上空を14時47分ごろ通過するまでは予定コースを進んでいたものと推定される。中間市付近からは、もやのため視程は低下してきたものと推定される。

同機は中間市通過後、関門橋に向けて北東～東北東に飛行しなければならないところ、東南東に飛行したため中間市－関門のコースから大きく右にはずれ、かつ前方にあらわれた飛行場（築城飛行場）を芦屋飛行場と誤認したものと推定される。当時、飛行経路上には、もやが発生していたため視程が悪く垂直視程のみに頼らざるを得なかったことも、この誤認の要因として考えられる。

その後、同機は海岸線に沿って飛行し、姫島上空に至り、同島を地図でチェックしたが、同島の名称が判明せず引き返えず途中、16時04分に宇部ラジオにロストポジションを報告し、レーダーによる誘導を要求したが、同11分に燃料が枯渇したので不時着する旨送信し、同15分ごろ不時着水するに至ったものと認められる。

機長は高度1,500～2,000フィートを飛行しながら、もっぱら地標の確認に専心していたため、燃料計の指示が最低に近づくまで気付かなかったものと考えられる。これは、機長が飛行時間から考えても、まだ燃料の余裕があると考えていたことも影響していたものと考えられる。

当日午前中、宇部空港から壱岐空港に出発時、機長はエンジン始動に際して、プライマーを2回使用したが、使用後完全に押しこみロック位置にまわしてなかったため、プライマーから燃料が流れ込み、燃料消費量が多くなったものと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 航空機は、有効な耐空証明を有しており、事故発生時まで正常であったものと認められる。
- (3) 本飛行経路は機長にとって最初の飛行であった。
- (4) 中間市通過後、同機は北東～東北東に飛行すべきところ、東南東に飛行し、さらに地標を誤認したため、この誤ちに気がつかなかったものと推定される。
- (5) もやが発生していたため視程は良好でなかった。
- (6) 機長は、地標確認に専心しており、燃料が少なくなるまで気がつかなかったものと考えられる。

104006

(7) プライマーがロックされていなかったため、燃料が流れ込み、燃料消費量が多くなったものと推定される。

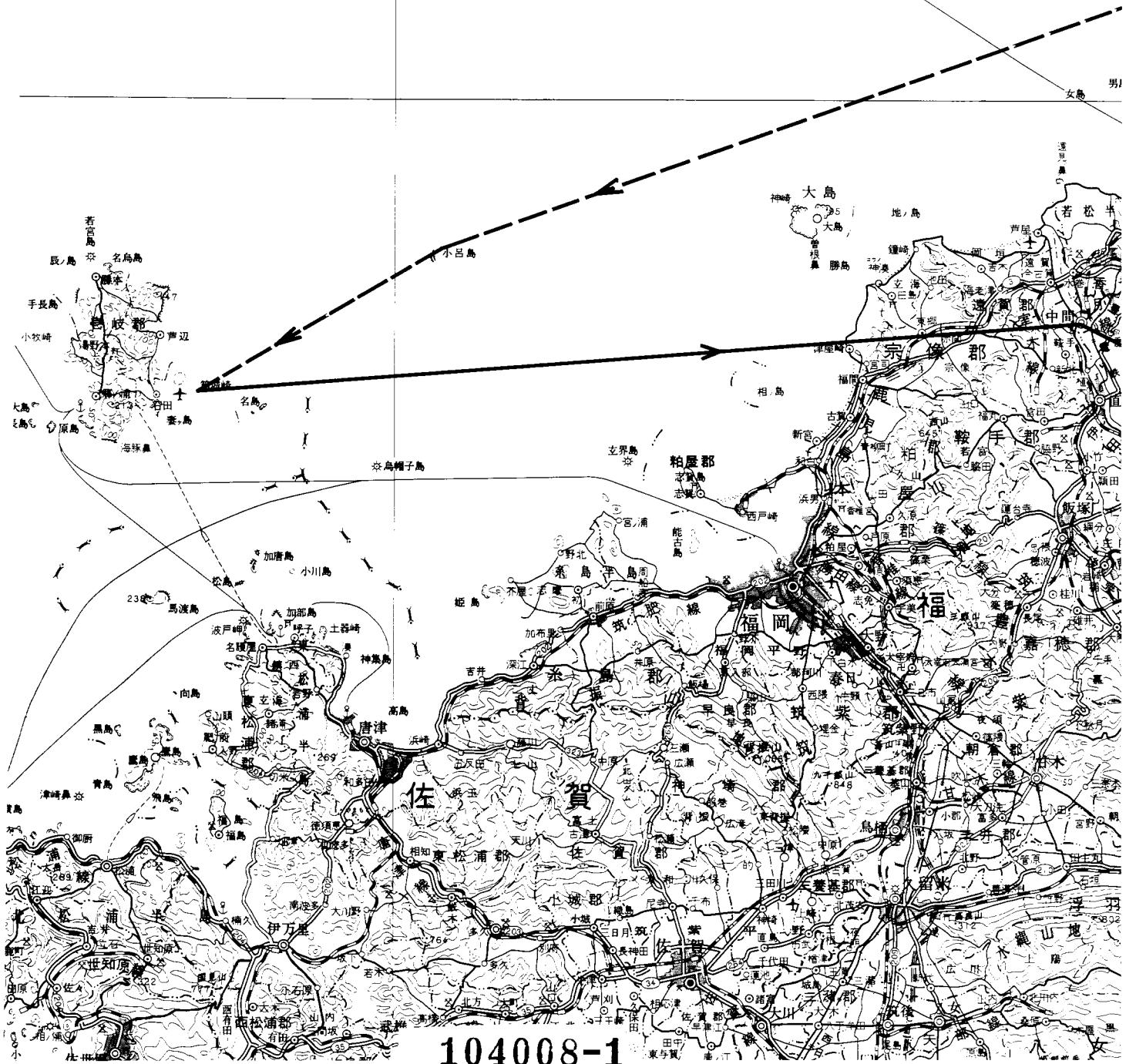
原因

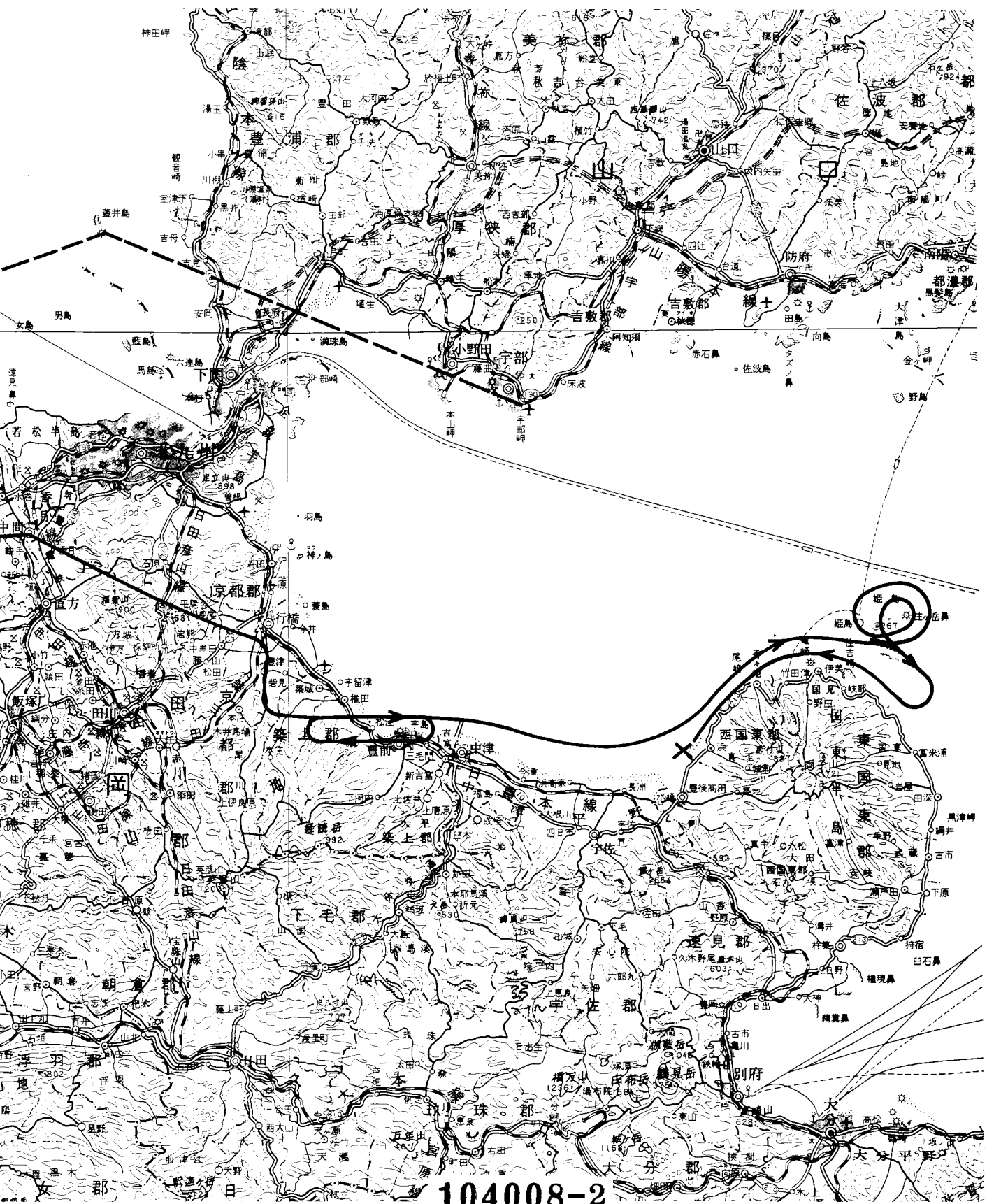
本事故は、もやが発生した状況下において、機長が飛行経路及び地標を誤認し、燃料枯渇により不時着水するに至ったことによるものと推定される。

104007

沖ノ島
小屋島

推定航跡図





104008-2