

# 航空事故調査報告書

個人所有

パイパー式PA-28R-180型JA3380

大阪湾

昭和62年5月27日

昭和63年6月1日

## 航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

## 1 航空事故調査の経過

### 1.1 航空事故の概要

個人所有パイパー式PA-28R-180型JA3380は、昭和62年5月27日18時35分、訓練飛行のため機長のみが搭乗し八尾空港を離陸したが、その後消息を絶ち行方不明になった。

同機に対する捜索救難活動が行われたが、同機は発見されなかった。

翌日の5月28日、大阪府泉南郡岬町淡輪沖合約200メートルで、漂流中の機長の遺体が発見された。

### 1.2 航空事故調査の概要

#### 1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和62年5月29日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当

**584001**

該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

昭和62年6月3日及び8月4日 事実調査

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

JA3380の機長は、事故当日の18時28分、大阪航空局八尾空港事務所に飛行計画を提出した。同機の飛行計画は、有視界飛行方式、巡航速度120ノット、出発地八尾空港、経由地第3中部・近畿訓練／試験空域(以下「第3訓練空域」という。)及び第4中部・近畿訓練／試験空域(以下「第4訓練空域」という。)、着陸地八尾空港、予定所要時間40分、持久時間で表された燃料搭載量5時間であった。同機は18時35分、滑走路09から離陸した。

八尾飛行場管制所(以下「タワー」という。)からの交通情報の提供に対する応答が、同機からの最後の通信であった(別添参照)。そのときの同機は、八尾空港の南東約2海里を南西に向かって飛行していた。

その後、同機は予定着陸時刻を過ぎても八尾空港に帰投せず、また、無線による連絡もないため捜索救難活動が行われ、翌28日機長の遺体が発見されたが、同機は発見されなかった(付図参照)。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

機長は死亡した。

### 2.3 乗組員に関する情報

機長	男性	58歳
自家用操縦士技能証明書	第9901号	昭和56年8月17日
限定事項		
飛行機陸上単発		昭和56年8月17日
飛行機陸上多発		昭和58年5月19日
第二種航空身体検査証明書		第22530248号
有効期間		昭和61年3月6日～昭和62年3月5日

**584002**

総飛行時間	約1,300時間(推定)
同型式機飛行時間	約1,200時間(推定)
最近30日間の飛行時間	10時間40分

## 2.4 航空機に関する情報

### 2.4.1 航空機

型 式	パイパー式PA-28R-180型
製造番号	30231
製造年月日	昭和42年11月22日
耐空証明書	第大61-306号
有効期限	昭和62年10月14日
総飛行時間	1,807時間31分
前回100時間点検(昭和62年5月13日実施)	2時間00分
後の飛行時間	

### 2.4.2 エンジン

型 式	ライカミング式IO-360-B1E型
製造番号	RL-14805-51A
製造年月日	昭和60年9月20日
総使用時間	239時間01分

### 2.4.3 プロペラ

型 式	ハーツェル式HC-C2YK-1B/7666A型
製造番号	CH6080
製造年月日	昭和45年4月6日

### 2.4.4 重量及び重心位置

離陸当時、同機の重量は1,964ポンド、重心位置は86.9インチと推算され、いずれも許容範囲(最大重量2,500ポンド、離陸当時の重量に対応する重心範囲82.0~96.9インチ)内にあったものと認められる。

### 2.4.5 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100/130、潤滑油はW80で、いずれも規格品であった。

### 2.4.6 同機は、VHF通信装置のほか、VOR受信機、ADF受信機、ATCトランスポンダ等を装備していた。

**584003**

## 2.5 気象に関する情報

2.5.1 事故当日午後の天気概況は、気象庁によれば、次のとおりであった。

日本の南海上には、ほぼ東西に延びる梅雨前線があって、15時にはその前線上の北緯32度、東経136度に1,004ミリバールの低気圧があって東へ進み、21時には八丈島付近に達した。また、新たに21時には四国沖に弱い低気圧が発生し東進した。これらの低気圧や前線の影響で、関東以西の太平洋側の地方では所々で弱い雨が降っており、低気圧や前線近傍から沿岸部にかけては、見通しは15時で7～10キロメートル、21時で10～20キロメートルであった。

2.5.2 大阪航空測候所八尾空港出張所(八尾空港)、大阪航空測候所(大阪国際空港)及び徳島地方気象台徳島空港出張所(徳島飛行場)の当該事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

観測場所	八尾空港		大阪国際空港			徳島飛行場		
	18:00	19:00	18:00	19:00	20:00	18:00	19:00	20:00
観測時刻	18:00	19:00	18:00	19:00	20:00	18:00	19:00	20:00
風向(度)	020	340	340	010	340	010	360	360
風速(ノット)	6	2	8	10	19	7	9	11
視程(キロメートル)	10以上	10以上	10以上	10以上	10以上	10以上	10以上	10以上
現在天気				しゅう雨	しゅう雨			雨
雲量	2/8	2/8	1/8	2/8	3/8	1/8	1/8	1/8
雲形	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲	積雲
雲高(フィート)	3,000	2,500	3,500	3,000	3,000	2,500	2,500	2,500
雲量	4/8	3/8	7/8	7/8	7/8	7/8	4/8	3/8
雲形	層積雲	層積雲	高積雲	高積雲	高積雲	層積雲	層積雲	層積雲
雲高(フィート)	6,000	5,000	12,000	12,000	12,000	4,500	4,500	4,500
雲量	7/8	6/8					7/8	7/8
雲形	高積雲	高積雲					高積雲	高積雲
雲高(フィート)	10,000	10,000					10,000	10,000
気温(度C)	22	22	22	21	19	20	20	20

584004

露点温度(度C)	13	13	13	13	12	13	13	13
QNH (インチ/水銀柱)	29.67	29.70	29.67	29.71	29.72	29.70	29.72	29.73
記 事				風向変動 340度～ 040度	風向変動 310度～ 020度			

(注) 八尾空港、大阪国際空港及び徳島飛行場は、それぞれ遺体漂流場所の東北東約48キロメートル、北北東約54キロメートル及び西南西約57キロメートルに位置している。

2.5.3 当日の事故現場付近における日没は、19時ごろであった。

## 2.6 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索、救難及び避難等に関する情報

同機が予定着陸時刻を過ぎても八尾空港に帰投せず、また、無線による連絡もないため、捜索救難活動が開始された。

5月27日から5月29日まで、海上保安庁の巡視船及び巡視艇並びに大阪府警察本部の水上艇延べ25隻が大阪湾及び紀伊水道の捜索に従事した。

5月28日、海上自衛隊、海上保安庁及び大阪府警察本部の航空機延べ6機が第3訓練空域、第4訓練空域及び淡路島並びに生駒山系及び金剛山系より海側の陸地の捜索を行った。

5月28日、大阪府泉南郡岬町淡輪沖合約200メートル(第4訓練空域内)で漂流中の機長の遺体が発見されたが、同機は発見されず、また、同機に関する目撃情報も得られなかった。

## 2.7 通信に関する情報

八尾空港出発の際の同機とタワーとの交信は、通常どおり行われていた。なお、同機は有視界飛行方式により飛行していたため、位置通報は特に行われていなかった。

同機とタワーとの交信内容は別添のとおりである。

## 2.8 その他必要な事項

2.8.1 第3訓練空域及び第4訓練空域は付図に示すとおりであり、海面からそれぞれ1,500フィート及び2,500フィートまでである。

2.8.2 死体検案書による死亡推定時刻は、19時ごろであった。

**584005**

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 機長は、自家用操縦士の資格を有していた。

機長の第二種航空身体検査証明書の有効期限は昭和62年3月5日であり、その後は同証明書を取得していなかったものと推定される。

3.1.2 JA3380は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が実施されていた。

3.1.3 八尾空港、大阪国際空港、徳島飛行場等の気象状況から、気象が本事故に関連があったとは考えられない。

3.1.4 出発時の機長とタワーとの交信記録から、出発時には同機に異常はなかったものと認められる。また、同機は、タワーとの最後の交信の際南西に向かって飛行していたこと及び遺体の発見場所等から、その後第3及び第4訓練空域に飛行したものと推定される。

3.1.5 遺体の損傷状態及び同機からの緊急送信もなかったこと等から、同機は不時着水したのではなく、墜落したものと推定される。同機の日撃情報もなく、また、機体が発見されなかったこと等から、墜落の際の状況を明らかにすることはできなかった。

### 4 原因

同機は八尾空港出発後消息を絶ち、大阪湾に墜落したものと推定されるが、その原因を明らかにすることはできなかった。

584006

## 管制交信記録

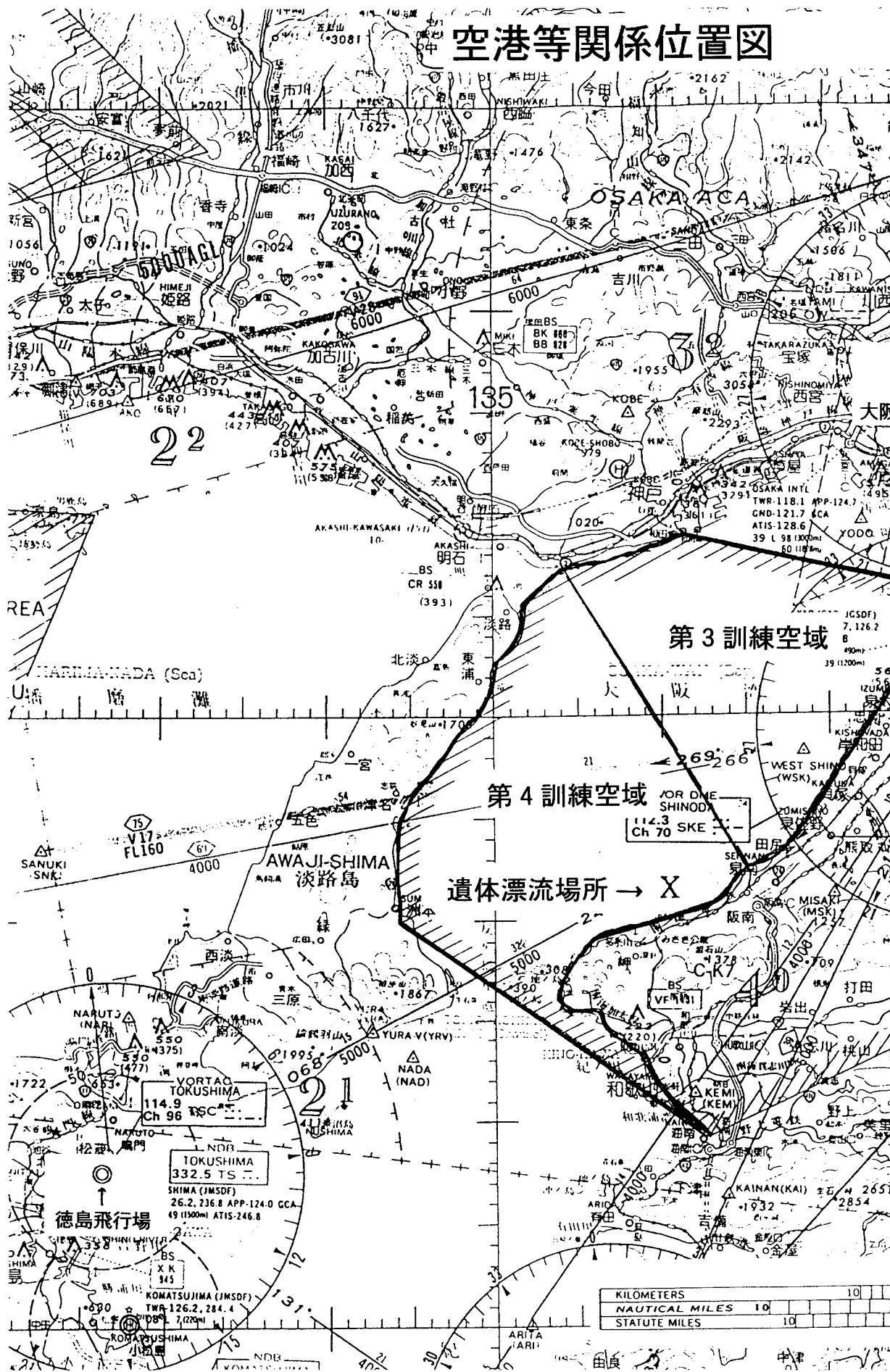
(注) Ground = 八尾飛行場管制所地上管制席

Tower = 八尾飛行場管制所飛行場管制席

<u>交信時刻</u>	<u>交信者</u>	<u>交 信 内 容</u>
18時32分30秒	JA3380	Yao Ground, 3380 over.
	Ground	3380, Yao Ground, go ahead.
	JA3380	380, local flight, request taxi over.
	Ground	3380, taxi Runway 09, wind 050 degrees at 5 knots, QNH 2967.
	JA3380	Roger, Runway 09, ah•••, 2969.
	Ground	2967.
18時32分54秒	JA3380	67.
18時34分03秒	JA3380	Yao Tower, JA3380 ready for take-off over.
	Tower	3380, roger, wind 060 at 3, cleared for take-off.
18時34分12秒	JA3380	380, cleared for take-off.
18時35分34秒	Tower	3380, OH-6 left side, use caution.
18時35分39秒	JA3380	Use caution.

584007

# 空港等関係位置図



584008-1



