

航空事故調査報告書
東和航空株式会社所属
セスナ式172P型JA4053
薩摩硫黄島飛行場(非公共用)
平成9年11月6日

平成10年1月7日
航空事故調査委員会議決
委員長 竹内和之
委員 小林哲一
委員 川井力
委員 東口實
委員 相原康彦

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

東和航空株式会社所属セスナ式172P型JA4053は、平成9年11月6日、チャーター便として薩摩硫黄島飛行場を離陸直後、12時02分ごろ、同飛行場の滑走路18側オーバーラン脇に墜落した。

同機には、機長ほか乗客1名計2名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 調査組織

航空事故調査委員会は、平成9年11月6日、本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

平成9年11月7日～8日

現場調査及び事実調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 4 0 5 3 は、平成9年11月6日、東和航空株式会社の不定期航空運送事業の遊覧飛行及びチャーター飛行を行う予定であった。

同機は、08時00分ごろから、同社の整備士により試運転及び機長により飛行前点検が行われたが異常は認められなかった。

同機は、10時10分ごろから11時05分ごろまで、枕崎飛行場において遊覧飛行を3回行った後、11時30分ごろ、チャーター飛行のため機長のみが搭乗して薩摩硫黄島飛行場に向け枕崎飛行場を離陸し、11時50分ごろ薩摩硫黄島飛行場に着陸した。

同機は、機長及び乗客1名が搭乗し、枕崎飛行場に向け薩摩硫黄島飛行場を12時01分ごろ、離陸した。

事故に至るまでの経過は、機長によれば概略次のとおりであった。

エプロンで乗客を右操縦席に搭乗させたところ、乗客は座席シートを前方にスライドさせて着座した。離陸のため滑走路36側末端に地上滑走し、同末端で離陸前点検を行い、異常のないことを確認した。フラップ10°を使用し、離陸滑走を開始した。

機体は、滑走路中央標識の手前70～80mで浮揚した。このときの速度は、約60ktであった。

滑走路中央標識付近で高度25～30mに達した時、突然、乗客が身を乗り出し両手で操縦桿を握り、身体全体で操縦桿を押し下げてきた。機首が下を向き滑走路路面が見えた。操縦桿を引き上げ、立て直そうとしたが、乗客が操縦桿を押し下げ続けていたことから操縦不能状態が続いた。

機体は西側に流され、緑地帯が見えた。ここに不時着すれば助かると思い、右手でスロットルを絞り、エンジンをアイドリング状態にして、操縦桿にしがみついている乗客の左顎付近を右手で殴りつけた。乗客が一瞬ひるみ、操縦桿が少し軽くなったので、両手で操縦桿を一杯に引き上げた。

機体は緑地帯を滑走し、機首を反転させながら停止した。

機体停止後、マスタースイッチを切り、イグニッションをオフにした。

乗客と少しもみ合いとなったが、乗客が機体から出たのに続いて出ると、乗客は何も言わずに滑走路に出て小走りに滑走路北側の竹やぶに入って行った。

乗客を追いかける気持ちにならず、管理事務所に向かう途中、管理人と出会い、管理人の持っていた携帯電話で会社等に事故に関する連絡を行った。

また、同飛行場のエプロンで目撃していた同飛行場の管理事務所の管理人によれば、概略次のとおりであった。

エプロンで、同機の離陸をするのを見ていたところ、エプロンの前方の滑走路中央標識の手前で機体が浮揚した。

中央標識の上空約30mで翼が右に傾き、直ぐに水平に戻り、その後また翼が右に傾き、機首を下に向け斜めに落ちて行った。

滑走路まで行ってみたところ、滑走路北側に墜落していた。

管理事務所に戻り、役場等に連絡した。再度、事故現場に向かう途中、機長に会い、怪我が無いことと乗客が竹やぶに入って行ったことを知らされた。

機体は、同飛行場の滑走路18側オーバーラン西側の竹やぶの中に離陸方向に反転し、大破して停止していた。

事故発生地点は、同飛行場の滑走路18側オーバーランの西側で、事故発生時刻は、12時02分ごろであった。(写真参照)

なお、乗客は11月8日、同飛行場の西側の大浦湾の海中にて遺体で発見された。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

死傷者はなかった。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ	湾曲
前脚	脱落
胴体部	切断及び変形
主翼	破損及び変形

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

な し

2.5 乗組員に関する情報

機 長 男 性 28歳

事業用操縦士技能証明書(飛行機)

限定事項 陸上単発機

第13919号

平成3年5月28日

第1種航空身体検査証明書	第15800865号
有効期限	平成10年5月16日
総飛行時間	708時間49分
最近30日間の飛行時間	19時間25分
同型式機による飛行時間	70時間20分
最近30日間の飛行時間	19時間25分

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型 式	セスナ式172P型
製造番号	17276084
製造年月日	昭和58年9月29日
耐空証明書	第大-9-076号
有効期限	平成10年4月23日
総飛行時間	2,575時間05分
定期点検(200時間点検、平成9年9月22日実施)後の飛行時間	23時間55分

2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は1,960lb、重心位置は39.2inと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,400lb、事故当時の重量に対応する重心範囲35.0～47.3in)内にあったものと推定される。

2.7 気象に関する情報

薩摩硫黄島飛行場の事故関連時間帯の風の観測値は、次のとおりであった。

11時00分	風向	北、最大風速	7.9m/s、平均風速	3.1m/s
12時00分	風向	北々西、最大風速	8.5m/s、平均風速	3.9m/s
13時00分	風向	北々西、最大風速	9.2m/s、平均風速	4.5m/s

また、薩摩硫黄島飛行場の管理事務所の管理人によれば、事故当時の天候は、晴れ、視程は良好で穏やかな状況であったと述べている。

2.8 飛行場に関する情報

薩摩硫黄島飛行場は、鹿児島県鹿児島郡三島村が管理する非公共用飛行場で飛行場の概要は、次のとおりである。

標高	102.9m
着陸帯	720m×60m

滑走路 600m×25m (アスファルト・コンクリート舗装)
オーバーラン 60m×25m (アスファルト・コンクリート舗装)
滑走路方位 36/18

2.9 事実を認定するための試験及び研究

2.9.1 事故現場

機体は、滑走路36末端側から離陸方向へ約610mで滑走路18側オーバーランのエッジから約10mの高さ約3mの竹やぶの中に停止していた。

機体が停止していた手前の竹やぶのなかには、前脚のストラット、前輪のタイヤ及び機体前面の風防の一部が散乱し、約16mにわたり地面に接地痕が残されていた。

2.9.2 機体調査

各部の損傷は、次のとおりである。

(1) プロペラ

ブレードの先端から約半分がそれぞれ約15°、約45°機体側に曲がっていた。

(2) 胴体

キャビンの前方風防及び後方風防が破損していた。

左右のドアの上部取付部が破損していた。

キャビン前方の胴体取付部が変形していた。

キャビン後方の後部胴体取付部の右側が破断し、変形していた。

後部胴体の水平尾翼の取付部が破断し、ケーブルでぶら下がっていた。

(3) 主翼

右主翼は、ウイングチップが脱落し、先端及び翼後縁部が変形していた。

左主翼は、ウイングチップが破損し、上面に凹凸があった。

また、左主翼の胴体側の取付部前方が破損していた。

(4) 脚

前脚が取付部から脱落していた。

2.10 その他必要な事項

乗客の着座位置について

同社の関係者によれば、乗客は、平成9年9月28日、初めて同社の機体をチャーターし、その後事故当日までに18回チャーターしていた。いずれの飛行においても、同乗客は右操縦席に着座し、ほかに乗客はいなかったとのことである。

なお、同乗客は事故の前々日（11月4日）、枕崎飛行場と薩摩硫黄島飛行場を往復し、事故の前日（11月5日）には枕崎飛行場と薩摩硫黄島飛行場を往復し、更に枕崎飛行場から薩摩硫黄島飛行場までの往路をチャーターしていた。

事故時の飛行は、復路のためのチャーター飛行であった。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有しており、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 当時の気象は、本事故に関連はなかったものと推定される。

3.1.4 調査結果から、事故発生まで機体に異常はなかったものと推定される。

3.1.5 機長の口述から、右操縦席に搭乗していた乗客が離陸直後、操縦桿を押し下げる異常な行動をとり、機長は操縦桿を引き上げようとしたが、機体が操縦不能に陥ったため、墜落して大破したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が離陸直後、右操縦席に搭乗した乗客の操縦桿を押し下げる異常な行動により、機体が操縦不能に陥ったため、墜落したことによるものと推定される。

付図 セスナ式 172 P 型三面図

単位：m

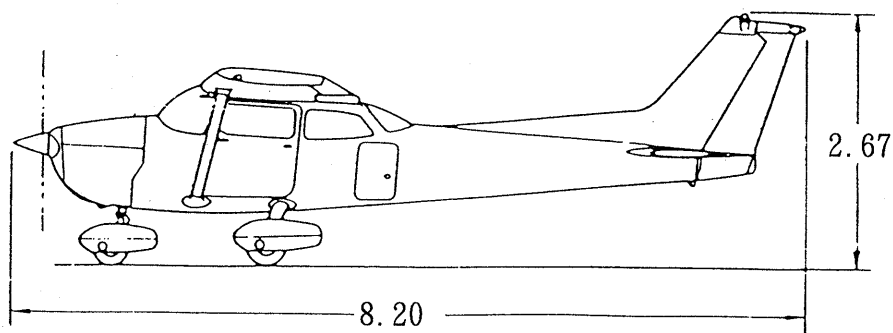
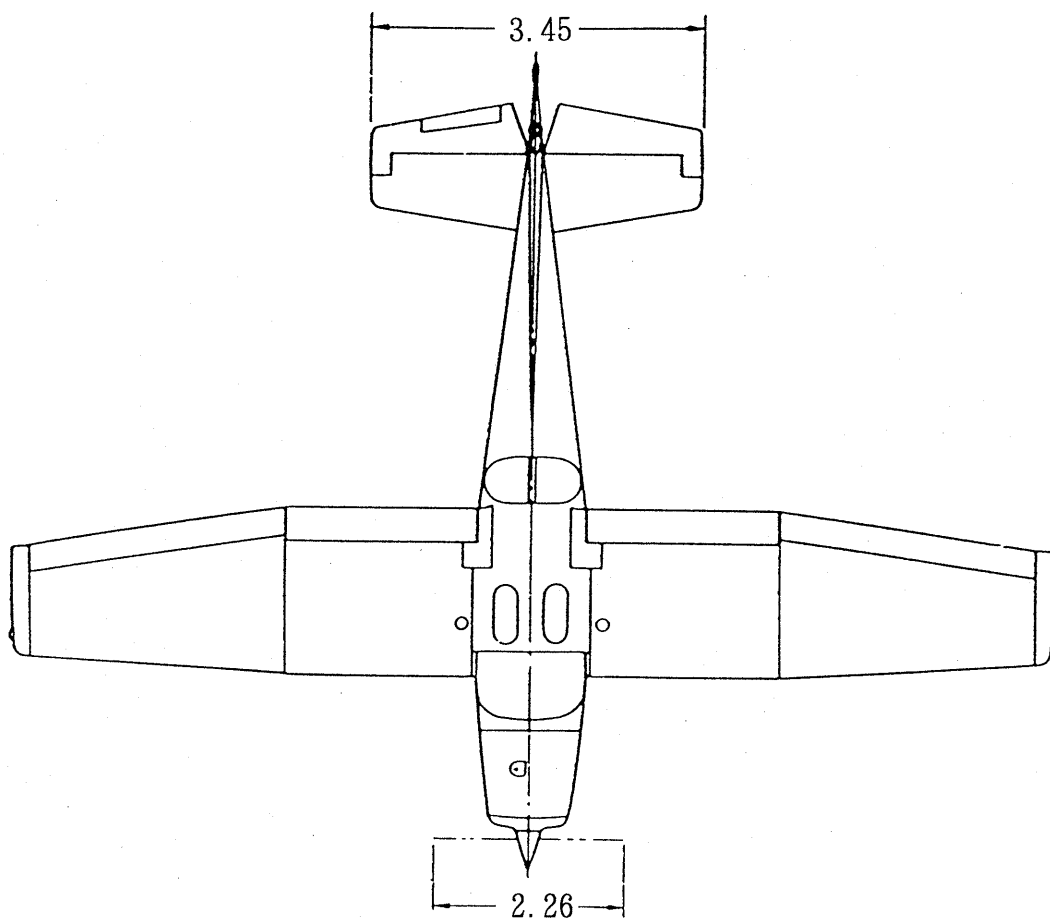
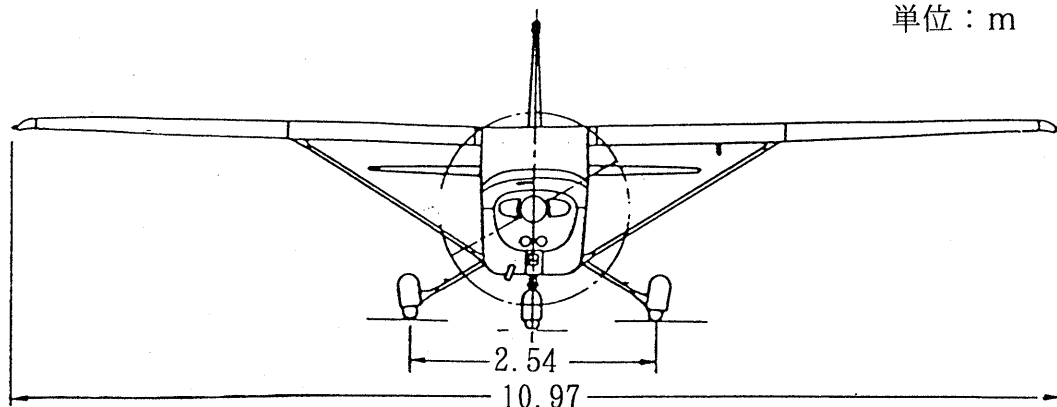


写真 1 事故現場及び薩摩硫黄島飛行場

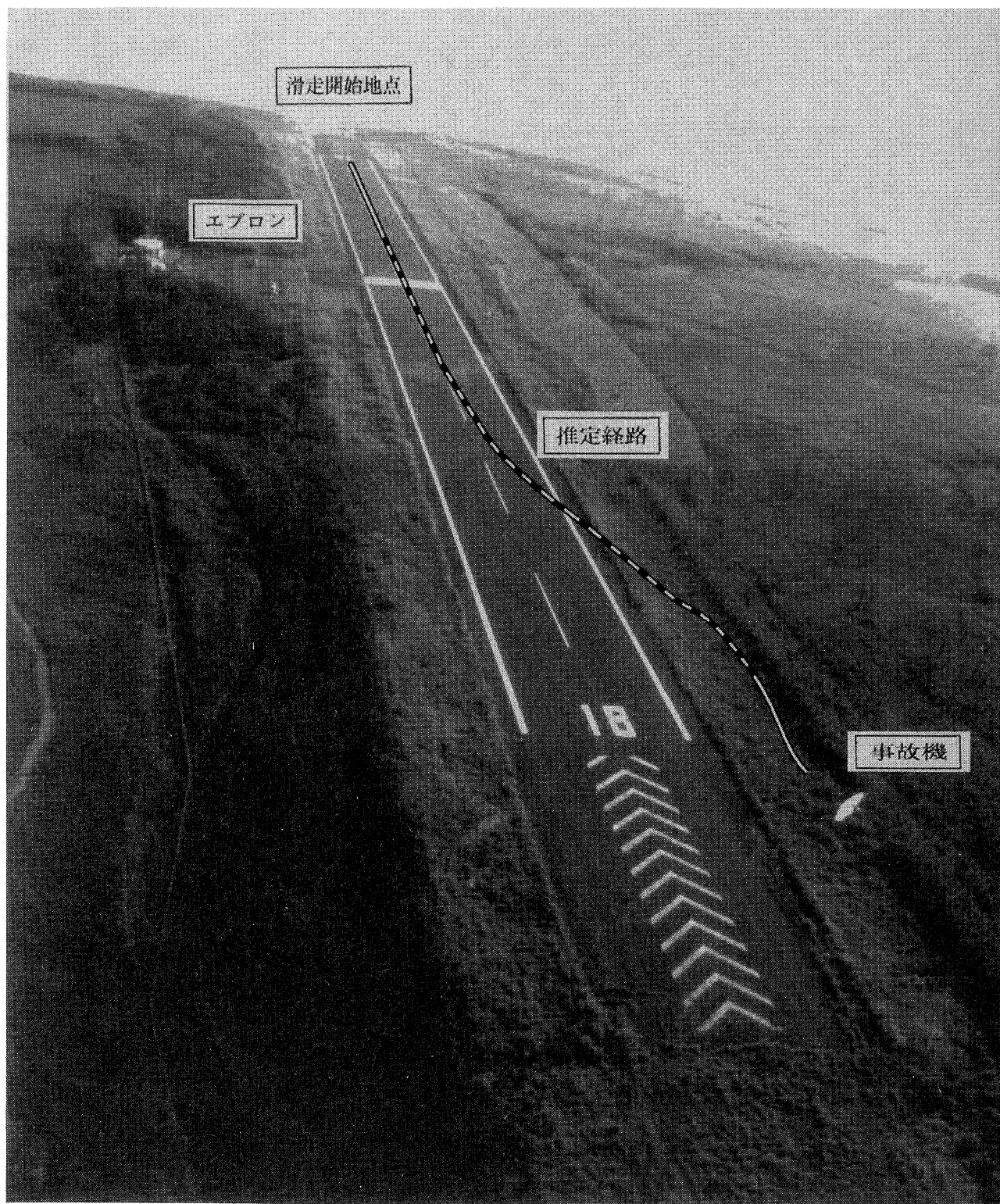


写真 2 事故機 (周辺の竹を伐採した現場)



(余白)