

讀賣新聞社所属  
川崎ヒューズ式369HS型 JA9057  
に関する航空事故報告書

昭和50年4月24日

航空事故調査委員会議決（空委調第10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

讀賣新聞社所属の川崎ヒューズ式369HS型JA9057は、機長、整備士及びカメラマンの計3名がとう乗して、昭和49年8月5日12時ころ、浜松付近の新幹線架線事故の取材のため東京国際空港を離陸し、浜松に向け飛行中、（付図参照）大山の南南西斜面（神奈川県秦野市養毛春岳山本沢1120番地、標高3,680フィート（1,123.6メートル））に激突し大破した。

この事故により火災は発生しなかったが、とう乗者は全員死亡した。

### 1.2 航空事故調査の概要

昭和49年8月5日～8日	現場調査
8月11日～13日	現場調査
8月30日～31日	分解調査

### 1.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者全員死亡。

**031001**

## 2 認定した事実

### 2.1 飛行の経過

J A 9 0 5 7 は、機長、整備士及びカメラマンの計3名がとう乗して、取材のため8月5日12時ころ東京国際空港を離陸した。(付図参照)

当時、東京国際空港は計器気象状態であったので、当該機の要求により東京国際空港管制塔は特別有視界飛行方式(以下「SVFR」という。)による出発経路を当該機に指示した。

当該機は、12時03分、有視界気象状態に達した旨東京国際空港管制塔に通報して、大和市及び厚木市付近を経由してのち、山岳地帯を飛行中、方位約340度で大山の南南西斜面に激突した。

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

とう乗者は全員死亡した。

### 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

私有林の樹木数本に、メイン・ローター及びテール・ローターにより切断等の損傷を与えた。

### 2.5 乗組員に関する情報

機 長	昭和14年10月28日生
資格及び取得年月日	
事業用操縦士(回)第1481号	昭和38年11月19日取得
事業用操縦士(飛)第4230号	昭和47年3月31日取得
計器飛行証明書第2315号	昭和47年5月31日取得
航空級無線通信士AQE第305号	昭和41年12月1日取得
三等航空通信士第2280号	昭和44年4月30日取得
第1種航空身体検査証明書第11650216号	有効期間 昭和48年12月19日から 昭和49年12月18日まで
総飛行時間	4,583時間00分
回転翼飛行時間	3,517時間45分

**031002**

内, ヒューズ式369HS型飛行時間	180時間20分
事故前60日間の飛行時間	70時間40分
内訳, 回転翼飛行時間	
KH-4	11時間45分
ヒューズ式369HS型	1時間40分
固定翼飛行時間	57時間15分
整備士	大正11年7月7日生
資格及び取得年月日	
二等航空整備士(飛)第18号	昭和29年2月18日取得
三等航空整備士(回)第18号	昭和29年2月18日取得
航空級無線通信士AIE第15号	昭和33年5月12日取得
同乗者(カメラマン)	昭和11年3月30日生

## 2.6 航空機に関する情報

型    式	川崎ヒューズ式369HS型
製造番号	6612
製造年月日	昭和46年3月9日
耐空証明書	第東48-536号
耐空証明書有効期間	昭和49年3月8日から昭和50年3月7日まで
総使用時間	1,173時間15分

### 使用燃料及び潤滑油

燃料は, ASTM Jet A-1, 潤滑油は, ジェット・オイルMIL-L-23699Bで, いずれも規格品であった。

### 重量及び重心位置

事故当時の重量は, 2,145ポンド, 重心位置は, 100.83インチと推算され, いずれも許容範囲(2,201~2,400ポンド時9.7インチ~104インチ)内にあったものと推定される。

## 2.7 気象に関する情報

### 2.7.1 横浜地方気象台による事故当日の天気概況は, 次のとおりである。

8月5日は, 天気図によると, 沿海州東部の低気圧の中心から, オホーツク海, 北海道東部

**031003**

を経て、東北地方南部に延びる前線があり、このため、関東から西の各地では日中積雲や上層雲が発生し、午後には全国的に晴れたり曇ったりのやや雲の多い天気となった。

関東、甲信地方では昼ころから山沿いの地方に積雲が発生したが、平野部にはひろがらず、夜に入って次第に消滅した。神奈川県東部地域では、南南西の風3～4メートル/秒、西部地域では、弱い南東風であった。

レーダーによると14時ころから箱根方面に雨雲が拡がりはじめ、丹沢方面でも15時ころから17時ころまでの間、雨雲がみとめられた。

神奈川県内の天気は日中から夜にかけて曇り、又は薄曇りの状態となり、箱根、丹沢地方では午後になって雨や霧の出現したところもあると推定される。

2.7.2 大山付近の雷の発生については、横浜地方気象台の11時から15時の間のレーダー観測によれば、14時には箱根付近に弱い点エコーが認められ、丹沢付近にエコーが認められたのは15時ころであった。

したがって、上記時間内に大山付近で雷の発生があった公算はきわめて少ないと思われる。

2.7.3 関係各地の8月5日11時から13時までの気象観測値は、次のとおりである。

#### 東 京

- 11時30分：風向140度，風速9ノット，視程4,200メートル，雲量1/8 積雲  
2,000フィート，雲量7/8 絹雲，雲底不明，気温29度C，露点温度24度C，気圧  
1,015ミリバール，高度計規正值29.87インチ，煙霧。
- 12時00分：風向150度，風速8ノット，視程4,300メートル，雲量1/8 積雲  
2,000フィート，雲量7/8 絹雲，雲底不明，煙霧。
- 12時30分：風向190度，風速7ノット，視程4,200メートル，雲量1/8 積雲  
2,000フィート，雲量7/8 絹雲，雲底不明。

#### 厚 木

- 12時00分：風向190度，風速5ノット，視程5,000メートル，雲量6/8 積雲  
3,000フィート，雲量7/8 高積雲15,000フィート，煙霧，積雲状態北東に移動。
- 12時24分：予報，インター12時から4時間，視程7,000メートル，煙霧，雲量  
6/8 積雲2,500フィート，雲量2/8 積乱雲2,500フィート，雲量6/8 絹雲，  
23,000フィート。

**031004**

13時00分：風向190度，風速9ノット，視程6,000メートル，雲量2/8 積雲  
2,500フィート，雲量5/8 積雲3,000フィート，雲量7/8 高積雲15,000フィート。

#### 瀧ヶ原

12時00分：風向170度，風速8ノット，視程4,500メートル，もや，雲量4/8  
積雲2,000フィート，雲量3/8 絹雲25,000フィート。

予報・12時～21時徐々に12時から2時間，視程5,000メートル，徐々に14時  
から2時間，雲量5/8 積雲2,000フィート，雲量3/8 絹雲25,000フィート。

13時00分：風向170度，風速7ノット，視程4,500メートル，もや，雲量3/8  
積雲2,500フィート，雲量5/8 絹雲25,000フィート。

#### 横須賀

12時00分：雲量1/10～5/10 雲高2,000フィート，雲量10/10 雲高20,000  
フィート，視程8キロメートル，もや。

13時00分：雲量1/10～5/10 雲高2,000フィート，雲量1/10～5/10 雲高  
8,000フィート，雲量10/10 20,000フィート，視程8キロメートル，もや。

**2.7.4** 事故現場周辺で，当該機を目撃した者及び爆音を聴取した者の口述による気象状況は，  
次のとおりである。

ア．日向林道（標高450～460メートル）においては，日照はかなりあり，雲が少ない  
状態で，北方約800メートルにある山が視認できた状況であった。

イ．追分（標高約962メートル）においては，霧のため視程は10メートル先の樹木がか  
すかに見えた程度で，あたりは暗い状態であった。

ウ．阿扶利神社下社（標高約692メートル）においては，霧のため視程は30メートル以  
下であった。また，標高約600メートル（1,970フィート）以上には霧が発生して  
いた。

## 2.8 航空保安施設に関する情報

**2.8.1** 茅ヶ崎NDBは，事故当日，正常に運用されていた。

**2.8.2** 羽田VORは，事故当日，正常に運用されていた。

**031005**

## 2.9 通信に関する情報

2.9.1 東京空港事務所の通信記録によると、当該機が出発した前後においては、東京国際空港は視程が4,300メートルで、計器気象状態であったため、出発する各ヘリコプターは特別有視界飛行方式による飛行の承認を得て、「SPECIAL-VFR FLIGHT ROUTE FOR HELICOPTOR」の「NOMIKAWA ROUTE」を経由して飛行したものと推定される。また、当該機は、東京国際空港を12時00分に離陸して、12時03分に有視界気象状態になった旨を東京国際空港管制塔に通報している。

2.9.2 当該機は、本社機報部無線室（航空局）と次の時間帯に業務上の通信連絡（VHF 134.9 MHz）を行い、交信状況は良好であり、交信内容には異常事態が発生したと思われる事項はなかった。

8月5日            12時00分ー12時05分  
                     12時06分ー12時08分  
                     12時14分ー12時15分

12時18分以降、本社から当該機を呼び出したが応答がなかった。

続いて双子讀賣から呼出したが応答がなかった。本社からFMに切替えて呼出したが、応答がなかった。

## 2.10. 航空機の損壊に関する情報

### 2.10.1 胴体

前部構造は破壊し、床構造はステーション124フレームから前方へ、60センチメートル～70センチメートルの部分から前部は破壊し、とくに右から中央部にかけては破壊の程度が大であった。

ステーション78.5フレームの上部左右2箇所は破断していた。

### 2.10.2 計器等

N<sub>1</sub> 回転計の文字板の80%位置に、指針による打痕が見受けられた。

ADFは236KHz（茅ヶ崎NDB）に選局され、電源スイッチはONであった。

VORは116.5MHz（羽田VOR）に選局されていたが、電源スイッチはOFFであった。

**031006**

### 2. 10. 3 着陸装置

左右両スキッドは、ストラットのフット部で剪断して方位約340度、水平面に対し7度前下りの状態で、右スキッドは約1.4メートル、左スキッドは約0.6メートル、前部が斜面に突き刺っていた。

すべてのストラット(4本)は、機体との結合部が破断していた。

### 2. 10. 4 メイン・ローター及びコントロール系統

ブレード(青)は翼端で約2.4メートル下方に湾曲していた。ブレード(黄)は翼端で約1.6メートル後方にねじれを伴って湾曲していた。ブレード(赤)は取付部のリード・ラグ・ボルトから約50センチメートルの個所で折損しており、後方にねじれを伴って湾曲していた。ダンパー・アーム・リンクは、ほぼ中央で折損し、ピッチ・コントロール・ロッド・エンド(上側)が破損していた。

ブレード(白)は、リード・ラグ・ボルトから約30センチメートルの個所で折損しており、同じく約1.6メートルの個所で上方に約20度曲っていた。

### 2. 10. 5 動力装置及び伝達装置

エンジン・マウントは屈曲しており、ガス・ジェネレーター(プロデューサー)、フュエル・コントロール(GPFC)及びパワー・タービン・ガバナー(PTG)コントロール・レバーは最少位置を越えて本体と接触し、180度反対側に位置していた。

GPFC本体は、このため大きな亀裂を生じ内部が散見できた。

メイン・トランスミッション・ドライブ・シャフトは、エンジン側カップリングから約3センチメートルの個所でねじれ切断していた。

### 2. 10. 6 テール・ブーム及びテール・ローター

テール・ブームはテール・ローター・ドライブ・シャフト及びコントロール・シャフトとともに、後端から約80センチメートルの個所で破断していた。

テール・ローター・コントロール・シャフトは、ステーション282ベルクランク取付部でもロッドが破断していた。

テール・ローター・ブレードは、(青)及び(緑)とも翼端が破損していた。

## 2. 11 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

**031007**

東京空港事務所は、14時00分ころ讀賣新聞社からJA9057の概要の通報をうけ、通信検索を行った。

讀賣新聞社の捜索機(JA7410)は17時23分ころ大山南西斜面に遭難したJA9057を発見した。死亡者3名の遺体は、神奈川県警機動隊により、8月6日早朝、搬出された。

## 2.12 その他必要な事項

2.12.1 機体の激突地点の手前約17メートルにわたる樹木及び熊笹が機体により切断等の損傷をうけており、とくに激突直前の樹木等はメイン・ローター・ブレード(右側回転面)によって切断され、その切断面は右傾斜角が3.5度～4度で、上り傾斜角が5度21分であった。

2.12.2 機体の激突地点から前上方に残燃料が飛散し、笹が変色していた。その方向はスキッドと同方位の約340度であった。

2.12.3 エンジン・テール・コーン後方約50センチメートルにわたり、熱により草木が枯渇状態になっていた。

031008

### 3 事実を認定した理由

#### 3.1 解析

3.1.1 JA9057の残がいの調査結果からは、機体の激突による損壊以外の不具合な事項は発見されなかった。

また、当該機の飛行中における讀賣新聞本社無電室ならびに管制機関との交信内容には、異常事態の発生は認められない。

3.1.2 当該飛行の目的が取材であったことから、早くかつ正確に業務を遂行しようとする機長の意図が、当該飛行経路等に影響を与えていたものと推定される。

3.1.3 当該機は、東京国際空港を12時00分ころに離陸し、SVFRの出発経路を経て12時03分に東京国際空港管制圏外に到達したものと推定される。

3.1.4 その後、当該機は飛行目的、経路上の気象及び地形から最短距離である方位約250度（羽田から日向林道の方向）で飛行したものと推定される。当該機は厚木市付近を通過後、山岳地帯に向うため、上昇に移行したものと推定される。

3.1.5 当該機は、目撃者の口述によると、12時すぎに日向林道（標高1,475フィート～1,510フィート）上空を、高度1,800フィート～2,000フィートで東北東方向から西南西方向に飛行したものと推定される。

3.1.6 当該機は、その後日向林道から西南西方向に約900メートルで標高約2,180フィートの稜線に到達したものと推定される。

当該地域以西の気象状況を総合すると、約1,970フィート以上には霧が発生し、約3,000フィート以上には積雲があり、さらにもやが存在し霞んだ状況にあったものと推定される。

当時、当該機はADFを茅ヶ崎NDBに選局しており、機長は概略の関係方位を承知して飛行していたものと推定される。

3.1.7 その後、当該機は爆音を聞いた者の口述によると、阿夫利神社下社（標高2,280

**031009**

フィート、霧、視程約30メートル)の上空を12時15分～17分間に東側から西側に霧の中を通過したものと推定される。

また、他の爆音を聞いた者の口述によると、その後、当該機は下社の西北西約550メートルの追分(標高約3,160フィート、霧、視程約10メートル)の上空を東南東方向から事故現場方向へ視程障害現象の中を飛行したものと推定される。

上記、下社追分及び事故現場の3地点を結んだ線は半径約1,400メートルの弧と近似し、上昇速度が90ノット～9.5ノットと推定されていることから旋回傾斜角は約10度となる。

以上のことから、当該機は少なくとも上記3地点の間は、平均傾斜角約10度の継続した右旋回をしていたものと推定される。

**3.1.8** 当該機は、稜線から事故現場までの約2.2キロメートルの間に1,500フィート～1,730フィートを上昇したこととなり、その間の所要時間は、1分～1分30秒と推定され、推定上昇速度が90ノット～95ノットであり、エンジンの常用出力範囲から得られる上昇率は、1,000フィート/分～1,300フィート/分となる。

当該機は、稜線付近通過後上昇率を増加したことが推定される。

**3.1.9** 当該機が稜線付近通過後、当時の気象状況から、下社までの間に予期しない視程障害現象に遭遇し、機長が山岳地帯であることを考慮して高い上昇率で飛行したものと推定される。

また、右方向への変針は視程障害現象からの脱出の意図があったものと推定されるが、その脱出方向を選択した理由を明らかにすることはできなかった。

**3.1.10** 機体及び現場付近の状況から、当該機のエンジン、メイン・ローター及びテール・ローターは激突まで出力状態にあったものと推定される。

**3.1.11** 左右スキッドが前下り約7度で土中に突き刺っていたことは、激突前の飛行姿勢を表わすものではなく、これは当該機の胴体が激突する前にスキッドの先端が斜面に突き刺り、機体の進行に伴い土中に押し込まれたためと推定される。

**3.1.12** 当該機が斜面に激突後、ずり落ち機首を左に変向して方位約305度で停止したが、その際カメラマンは座席ベルトを縛着していなかったため、機体の左方向に投げ出されたものと推定される。

**031010**

**3.1.13** 当該機が、12時00分ころ東京国際空港を離陸し、SVFRの出発経路を経て、最短距離を飛行して事故現場に到達するのは12時17分30秒前後となる。

従って、事故発生時刻は12時17分30秒ころから12時18分までの間と推定され、この時間経過及び経路は証言とほぼ一致する。

**031011**

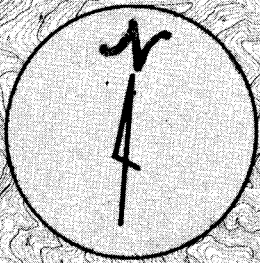
## 4 結 論

- (1) 機長の資格，身体状態，勤務状態からは事故原因に関連がある事項は発見できなかった。
- (2) JA9057は，有効な耐空証明書を有しており，定時及び日常点検は規定どおり実施されていた。また，事故発生まで当該機は異常なかったものと推定される。
- (3) 当該飛行の目的が取材であったことから，早くかつ正確に業務を遂行しようとする機長の意図が，当該飛行経路等に影響を与えていたものと推定される。
- (4) 当該機は，離陸後，日向林道付近までは順調に飛行していたものと推定される。
- (5) その後，下社までの当該機の行動を明らかにすることはできなかったが，この間において機長は予期しない視程障害現象に遭遇したものと推定される。
- (6) 当該機は，下社付近以降においては視程障害現象の中であって，これからの脱出のための右上昇旋回中であつたものと推定され，機長が右上昇旋回を選んだ理由については明らかにすることはできなかった。

### 原 因

本事故は，機長が山岳地帯を上昇中，予期しない視程障害現象に遭遇し，大山方向に脱出をはかり山腹に激突したものと推定される。

**031012**



厚木市

滝ヶ原

3.2 Km

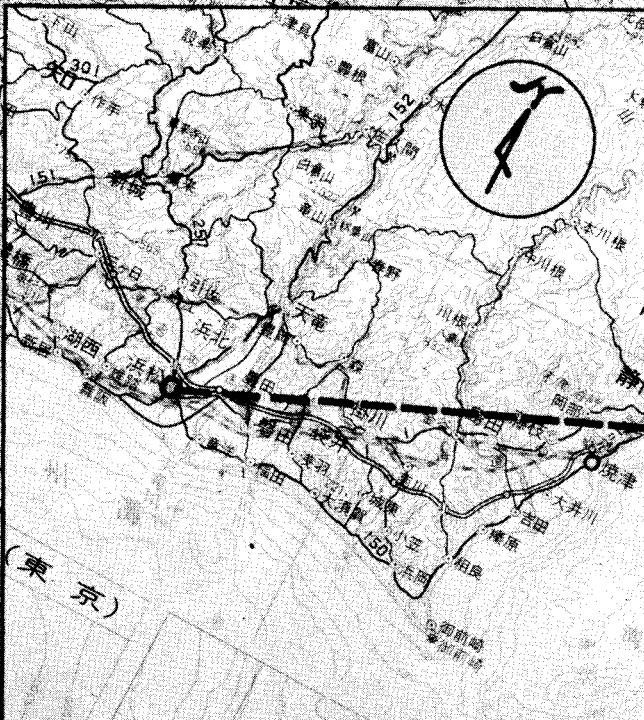
現場

追分茶屋

下社

稜線

日向



1:25,000

031013-1

1:1,000,000



