

公共施設地図航空株式会社所属
セスナ式172M型JA3740
に関する航空事故報告書

昭和52年7月14日

航空事故調査委員会議決（空委第32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

公共施設地図航空株式会社所属セスナ式172M型JA3740は、機長ほか2名がとう乗し昭和52年2月22日11時55分ごろ、静岡県清水市三保場外離着陸場（以下「飛行場」という。）に着陸の際、滑走路を横断していた歩行者と接触した後、滑走路外の砂地に接地し、かく坐大破した。

本事故により、当該歩行者は死亡し、機長は軽傷を負った。

1.2 航空事故調査の概要

昭和52年2月22日～24日 現場調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年7月5日 意見聴取

154001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

JA3740は、事故当日の10時55分飛行場を離陸し、撮影のため富士市及び静岡市を経て帰投した。

同機は滑走路15に着陸のため、飛行場上空を西から東に向け飛行し、滑走路の状況を確認した後、高度800フィートでダウンウインドレグに入った。ベースレグに入ってからエンジンを1,600 r.p.m. フラップを20度下げ速度を80マイル/時で降下を続けた。

高度約500フィートで最終進入への旋回を終了し、フラップ30度、速度70マイル/時で進入を続けた。

当該機は滑走路末端を高さ約18フィートで通過して、スロットルを全閉とした後、フレアー操作を行ったが、滑走路末端から140メートル付近で滑走路を横断中の歩行者（滑走路の南西約150メートルの場所にある市立養護老人ホーム居住の60才の男性）と接触し、当該歩行者は滑走路上に倒れ、同機は滑走路から逸脱し砂地にかく坐停止した。

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	1
重 傷	0	0	0
軽 傷	1	0	0
な し	0	2	

死亡者 — 頸椎骨折による頸髄切断

軽傷者 — 左前額部擦傷

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

154002

2.5 乗組員に関する情報

機長 大正14年4月13日生
事業用操縦士技能証明書第4016号
昭和46年12月10日取得
第1種航空身体検査証明書 第11420575号
有効期間 昭和52年1月10日から昭和53年1月9日まで
総飛行時間 2,016時間
内セスナ式172型 888時間40分
最近30日間の飛行時間 33時間20分

2.6 航空機に関する情報

型 式 セスナ式172M型
製造年月日 昭和50年9月8日
製造番号 17264945
耐空証明書番号 第東51-311号
有効期間 昭和51年10月22日から昭和52年10月21日まで
総飛行時間 442時間03分

2.7 気象に関する情報

事故現場から約12キロメートル西南西にある静岡地方気象台によれば、当日の静岡地方は終日快晴であり、視程も09時00分に50キロメートル、15時00分に60キロメートルを観測している。

同気象台の12時00分の観測値は気温6.7度C、東南東の風2.7メートル/秒であった。

事故当時の気象は、機長の口述によれば、北東の風4ノット、視程10キロメートル以上、晴であった。

2.8 航空機及びその部品の損壊に関する情報

両主翼損傷。

胴体尾部破損。

エンジンマウント変形。

プロペラ先端がそれぞれ40センチメートルと30センチメートル内側にわん曲。

154003

前輪ストラット切損。

2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同機が使用した飛行場は、社団法人日本飛行連盟が管理する場外離着陸場であり、滑走路の長さ500メートル、幅25メートルでアスファルト舗装であった。（付図参照）

道路に面する南側部分約200メートルにわたりロープが張られ、「危険、関係者以外の立入は堅くお断りします。」の表示板が立てられていた。

また滑走路15末端から南方向200メートルの土手近くの砂地に「危険、飛行場です。左右を確かめて横断して下さい。」の表示板が立てられていた。

同連盟は毎週火曜日を休日としていた。同飛行場管理規則は時間外使用として「運用時間外に航空機の離着陸のため、施設を使用しようとする者は、航空機の離着陸に支障のないことを自ら確認しなければならない。」と規定していた。

事故当日は火曜日であったので、機長は同管理規制に従って自らの責任において離着陸を行っていた。

3 事実を認定した理由

3.1 解析

機長は滑走路及びその周辺の砂地（当該歩行者のねずみ色の衣服は砂地の背景に似ている）に歩行者を認めなかったので進入を続行し、滑走路末端付近でスロットルを全閉にして着陸のための引き操作を開始したとき、右席に坐っていた同社の営業係の「人だ、人だ」という声により、機長も西から東へ犬にひかれ走るようにして滑走路を横断している歩行者を発見した。

機長は直ちにスロットルを全開にし、続いて左上昇旋回の操作によって歩行者を回避しようとしたが間に合わず、右車輪が歩行者の頭部に接触したものと推定される。

同機は出力の追従が不十分な状態において急激な回避操作が行われたため、揚力が急減し、左傾斜のまま急速に沈下し、滑走路左側の砂地に左翼端を接地させたものと推定される。

次いで突込むように機首が接地して前脚を折損し、左に約180度回転して尾翼と右主翼を接地した後、機首が地上についた状態で停止したものと推定される。

同機と歩行者との接触地点は、同者が倒れていた場所及び同機の経路等から勘案すれば、滑走路末端から約140メートル付近と推定される。

154004

同飛行場は道路に面する南側部分約200メートルにわたりロープ及び禁止の表示板が立っていたが、土手側は地元の人が海岸に近道をして出られるように滑走路の横断が認められていた。

以前に当該歩行者が滑走路を横断しているのを見たという口述もあり、また同者は老人ホームの係員からも、日頃飛行場内への立入については注意されていた。

精神薄弱者であるが、目及び耳は正常で運動能力も正常であり、かつ比較的注意深い性格であった歩行者が飛行機の進入中であるにもかかわらず、突然滑走路を横断しはじめた理由については、これを明らかにすることはできなかった。

4 結 論

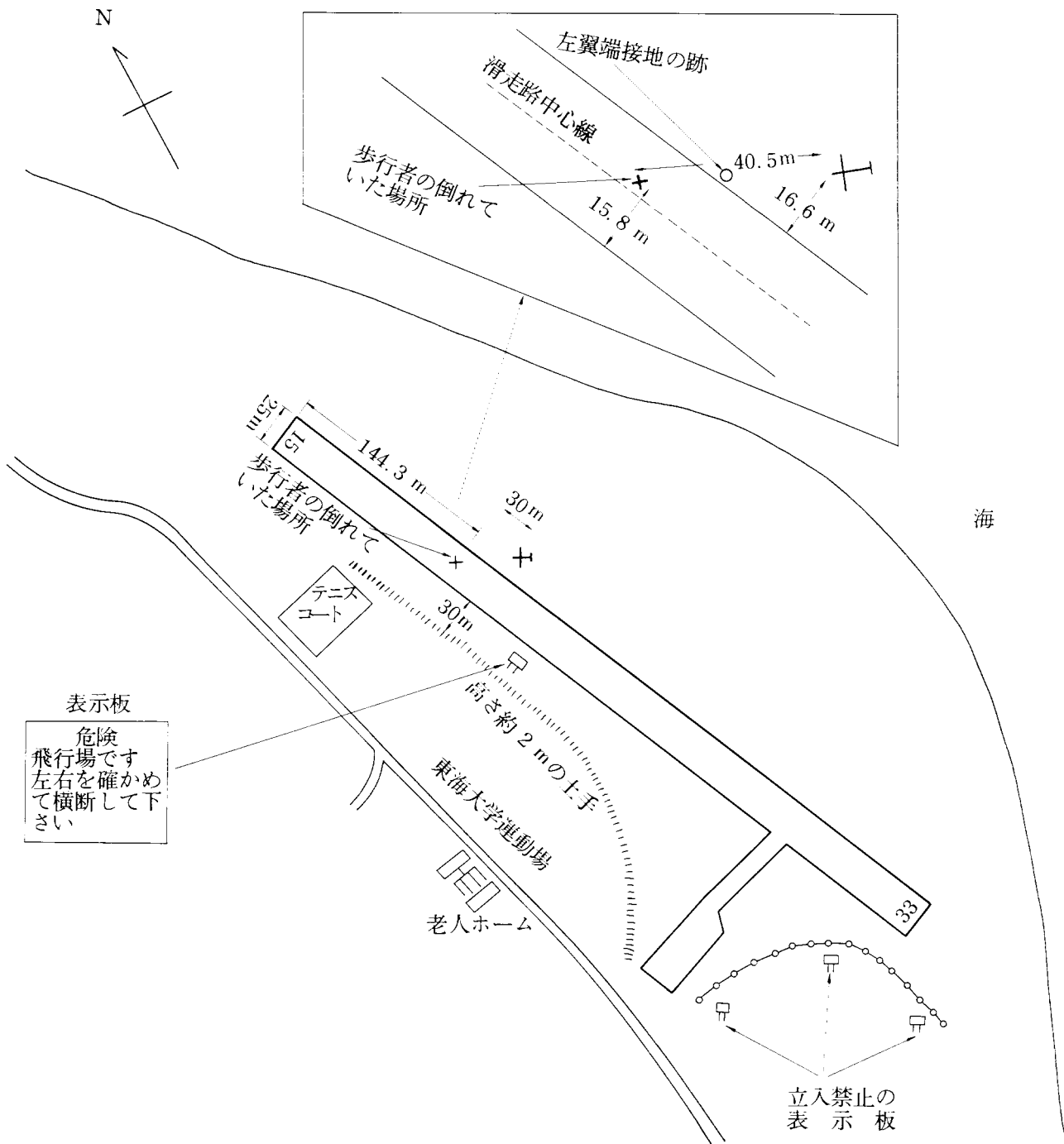
- (1) 機長は、適法な資格を有していた。
- (2) 同機は有効な耐空証明を有し、かつ整備されていた。
- (3) 同飛行場の滑走路は、横断が認められていた。
- (4) 機長が滑走路末端付近で着陸のための引き操作を開始したとき、機長及び右席同乗者は、突然滑走路を横断しはじめた歩行者を発見した。
- (5) 機長は回避操作を行ったが、間に合わず歩行者と接触した。
- (6) 歩行者が、突然滑走路を横断しはじめた理由を明らかにすることはできなかった。

原 因

本事故は、場外離着陸場において機長が着陸のための引き操作を開始したとき、突然滑走路を横断しはじめた歩行者を発見し、回避操作を行ったが間に合わず接触したことによるものと推定される。

所 見

本場外離着陸場の使用にあたっては、関係者以外が滑走路内に立ち入らないよう更に有効な方策を講じる必要があると考える。



現場見取図

154006