

航空事故調査報告書

日本航空株式会社所属
ダグラス式DC-8-61型JA8045
香港国際空港の南約70海里(130キロメートル)の公海上
昭和57年4月25日

昭和58年2月16日

航空事故調査委員会議決(空委第7号)

委員長	八田桂三
委員	榎本善臣
委員	糸永吉運
委員	小一原正
委員	幸尾治朗

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

日本航空株式会社所属ダグラス式DC-8-61型JA8045は、昭和57年4月25日定期702便(バンコク-香港-大阪)として、香港国際空港に向け高度27,500フィートを降下中、12時27分ごろ(日本時間。以下同じ)同空港の南南西約70海里(約130キロメートル)の公海上において、タービランスに遭遇し旅客1名が重傷を負った。

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57年4月26日15時ころ、運輸大臣より事故発生の通報を受け、同委員会により当該事故の調査を担当する者として主管調査官が指名

373001

1.2.2 調査の実施時期

昭和57年4月30日 現場調査（羽田）

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者として機長から昭和58年2月8日意見聴取を行った。

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

J A 8 0 4 5 は、定期702便として旅客196名（幼児1名を含む。）、乗組員11名が搭乗し、4月25日11時25分バンコク国際空港を離陸し、巡航高度33,000フィートで香港国際空港へ向った。

客室乗務員によると、同機は正常な飛行を続け、食事サービスを終えた12時15分ころ、ベルト着用サインが点灯した。客室乗務員は、全旅客のベルト着用を確認したが、このときのベルト着用サインは約5分で消灯したと述べている。

機長によると、その5分後、目視及び気象レーダにより航路上の約40海里（約74キロメートル）前方に積乱雲を確認した。機長は、客室乗務員に機内電話により「航路上にタービランスが予想される。極力回避するが、遭遇するかもしれない。」旨を通報した後、ベルト着用サインを点灯した。

機長は、直ちに香港コントロールと交信し、積乱雲を避けるため予定航路から西の方に向かう回する承認をえて、う回しつつ降下を始めた。同機は、そのころから雲中飛行となり、機長は更に警告のためベルト着用サインを連打して点灯した。客室乗務員は、再度ベルト着用と化粧室の使用の抑制をアナウンスするとともに、旅客のベルト着用の確認を行ったと述べている。客室乗務員によると、そのころ旅客の1人（女性74才）からベルト点検中の客室乗務員に化粧室使用の申出があった。同乗務員はベルト着用サイン点灯中である旨説明したが、同旅客は後方の化粧室に向かった。後方座席にいた客室乗務員も点灯中である旨を注意したが、同旅客は化粧室へ入った。その直後、同機はタービランスに遭遇し、同旅客は化粧室外に投げ出され、後部座席の客室乗務員により最寄りの座席に誘導された。その後、同機は異常なく飛行を続け、12時47分香港国際空港に着陸した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

373002

旅客 1 名が重傷を負った。

2.3 乗組員その他の関係者に関する情報

機長 男性 35才

定期運送用操縦士技能証明書 第2258号

昭和52年8月26日取得

限定事項 DC-8 昭和53年10月5日取得

第1種航空身体検査証明書 第11128507号

有効期限 昭和57年7月31日

総飛行時間 5,824時間

同型式機飛行時間 1,548時間

2.4 気象に関する情報

バンコク出発時機長らに示された悪天候予想図（26日12時まで有効）によれば、香港付近には低気圧が停滞しており、積乱雲及びタービランスの発生が予想されていた。

また香港からの気象情報によれば、香港の西から南70～80海里（約130～148キロメートル）に雲のレーダエコが観測され、東北東に移動しており、気象予報では、一日中曇りで雷雨又は強い雨が予想されていた。さらに、機長は、同日早朝バンコクに到着した同社の定期475便（東京－バンコク）の気象報告（パイロット）により、香港付近においては雷雲等の影響で乱気流が予想される旨の説明を受けていた。

2.5 飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置に関する情報

JA8045は、サンドストランド社製FA542型飛行記録装置（以下「FDR」という。）及びコリンズ社製642C-1型音声記録装置が装備されていた。

操縦室用音声記録装置については、時間が経過して当時の記録はなかったが、FDRはすべてのパラメータとも良好に記録されており、読取りが行われた。その結果、同機は積乱雲を避けるための旋回を始めた高度27,500フィート付近でタービランスに遭遇したものと推定され2.5秒間に+1.5g以上及び+0.5g以下の垂直加速度が数回記録されていた（付図参照）。

2.9 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

負傷した旅客は、機内において客室乗務員によりこう薬を貼布する応急処置を受け、香

373003

港国際空港においては降機せず、機内にとどまり、福岡空港に着陸後あらかじめ手配してあった救急車で病院に収容された。

3 事実を認定した理由

3.1 機長は、バンコク出発前の気象ブリーフィングの際、香港近くにタービランスのあることについて説明を受けており、乗組員に対する飛行前の説明においても注意するよう述べており、タービランスの存在は予想していた。

3.2 機長は、香港国際空港への着陸進入のため高度33,000フィートから高度を下げ始める際、気象レーダにより前方航路上の約40海里（約74キロメートル）に積乱雲を認めた。機長は、これを回避するため香港コントロールの承認を得て左旋回を始めたが、避けきれず高度27,500フィート付近でタービランスに遭遇したものと推定される。

3.3 同機はほぼ満席で、食事終了後の化粧室は混んだ状態であったが、ベルト着用サインが点灯したため旅客は着席しベルトを装着した。しかし、1名の旅客はベルト着用サインの点灯中にもかかわらず化粧室を使用した。

3.4 2名の客室乗務員がそれぞれ当該旅客に対し、その化粧室使用前にベルト着用サインの点灯中である旨の注意を行ったが、当該旅客はこれに従わなかった。

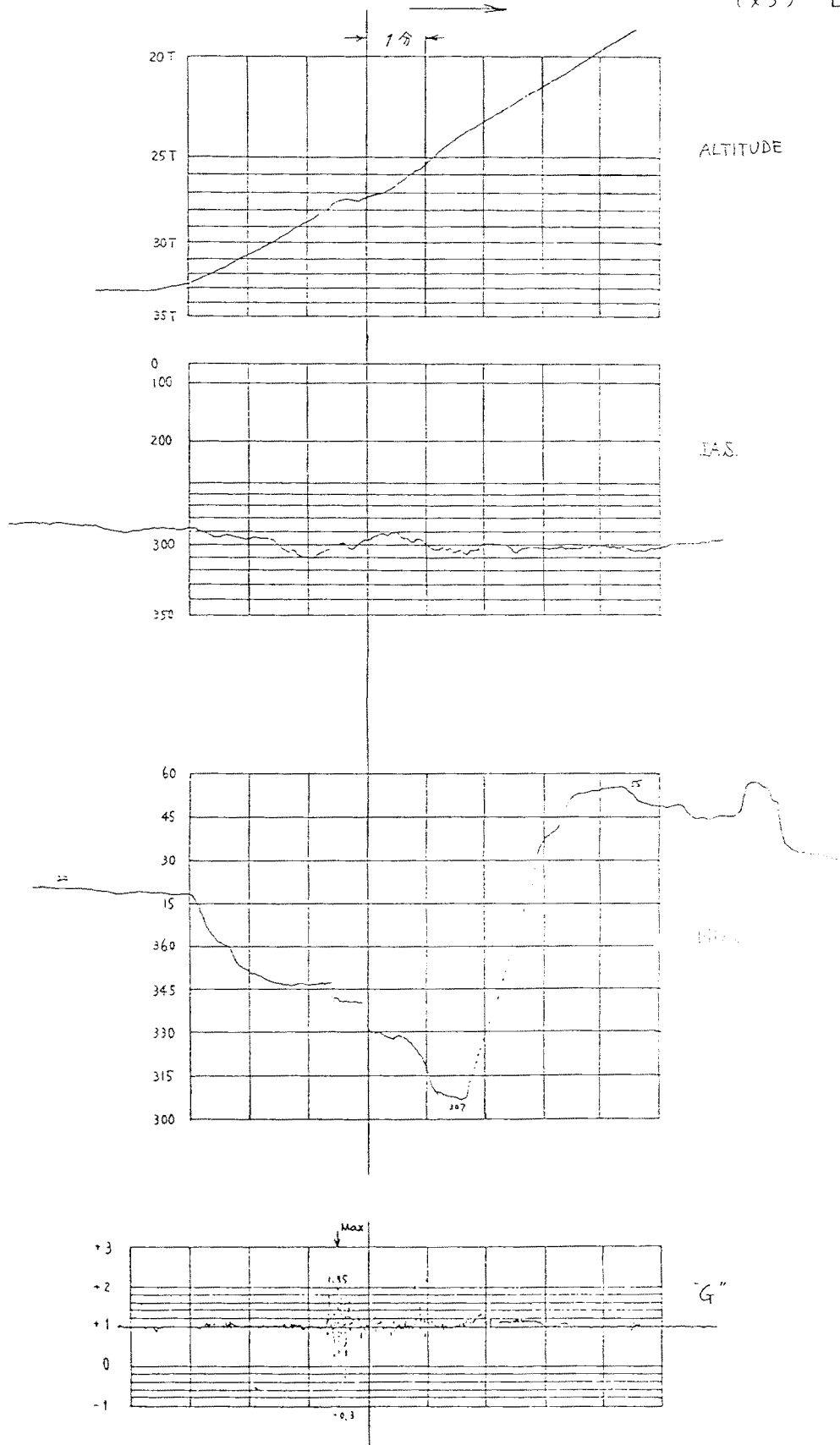
3.5 タービランスは当該旅客が化粧室に入った直後に発生したものと認められる。

4 原因

推定原因

本事故はベルト着用サイン点灯中に客室乗務員の注意にもかかわらず化粧室を使用した旅客がタービランスにより重傷を負ったものと認められる。

373004



付 図

373005