

# 航空事故調査報告書

東亜国内航空株式会社所属  
日本航空機製造式 YS-11A型 JA8807  
三沢飛行場  
昭和59年 6 月28日

昭和 59 年 8 月 24 日  
航空事故調査委員会議決 ( 空委第 31 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

東亜国内航空株式会社所属日本航空機製造式 Y S - 1 1 A 型 J A 8 8 0 7 は、昭和 5 9 年 6 月 2 8 日、三沢飛行場から東京国際空港への機体空輸 7 0 1 3 便として三沢飛行場民間エプロンから滑走路 2 8 へ地上滑走中、11 時 1 5 分ごろ No. 3 南誘導路西側ショルダー部に待機中の航空自衛隊所属の消防車と左翼端付近が接触した。

同機には機長ほか副操縦士、客室乗務員 2 名、オブザーバー 1 名計 5 名が搭乗していたが死傷者はなかった。

同機は中破したが、火災は発生しなかった。

458001

## 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59年6月28日、運輸大臣から事故発生の通報を受け、当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59年6月29日～30日 現場調査

### 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59年8月21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 8807 は、東亜国内航空定期 751 便として昭和 59 年 6 月 28 日大阪国際空港を離陸、青森空港に向かったが、同空港が天候不良のため三沢飛行場に目的地を変更し、10 時 28 分同飛行場に着陸後旅客を降機させた。その後、同機は三沢飛行場から東京国際空港への機体空輸 7013 便として運航するため、機長、副操縦士、客室乗務員 2 名、オブザーバー 1 名計 5 名が搭乗し、三沢飛行場民間エプロンを 11 時 13 分タクシーアウトし、No.3 南誘導路のタクシーガイドラインに沿って滑走路 28 へ向かった。機長及び副操縦士は民間エプロン出口の電動ゲートを通過した位置で、滑走路 28 から 103 メートルの地点に停車している消防車を確認した。

機長の口述によれば、「タクシーセンターラインに沿って走行すれば No.3 南誘導路西側ショルダー部に停車中の消防車との安全間隔はとれるものと確信し、ガイドライン上をゆっくりした速度で走行中、左主脚がブロックからアレスティングギアを踏んだような感じがした。」とのことである。

そこで機長は直ちに機体を停止し左翼が消防車と接触、損傷を受けているのを発見、燃料漏洩がないことを確認して管制塔へ状況を通報、その後地上滑走許可を得て右旋回でエプロンへ向かった（付図 1，2 参照）。

事故発生時刻は 11 時 15 分ごろであった。

**458002**

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

なし

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

中 破

### 2.3.2 航空機各部の損壊状況

左翼リーディングエッジがステーション12100～12700（翼端から約1.9～2.5メートル）の間破損

左翼フロントスパー下部がステーション12500の位置にて破断、後方へわん曲

左翼ステーション12500にあるリブ変形

左翼下面外皮がステーション12500付近でリーディングエッジ取り付け部からリアスパーまで破断

## 2.4 航空機以外の物件の損傷に関する情報

消防車上部構造物一部 破損

消防車右側上部黄色警戒灯 破損

消防車赤色緊急灯 破損

消防車右側放水ノズル取り付け部から 破断

## 2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 39才

定期運送用操縦士技能証明書第2597号

昭和56年8月4日 取得

第1種航空身体検査証明書第11354778号

有効期限 昭和59年9月12日

総飛行時間 7,484時間

機長飛行時間 2,601時間

同形式機による飛行時間 3,281時間

同形式機による機長飛行時間 1,520時間

最近30日間の飛行時間 39時間

**458003**

最近30日間の機長飛行時間 26時間

機長は、同型式機により三沢飛行場へ着陸したのは今回が初めての経験であり、過去には昭和56年1月30日ダグラスDC-9型機の副操縦士として着陸したのが最後であった。

副操縦士 男性 28才

事業用操縦士技能証明書第7634号

昭和54年10月3日 取得

第1種航空身体検査証明書第11354700号

有効期限 昭和60年1月27日

総飛行時間 2,650時間

同型式機による飛行時間 2,414時間

副操縦士は、昭和58年12月18日及び12月31日、同型式機の副操縦士として三沢飛行場へ着陸した経験があった。

## 2.6 航空機に関する情報

### 2.6.1 航空機

型式 日本航空機製造式YS-11A型

製造番号及び製造年月日 第2171号 昭和47年7月8日製造

総使用時間 17,490時間

前回オーバーホール後使用時間 昭和57年2月1日実施後4,585時間22分

定時点検後使用時間 昭和59年6月18日C点検実施後56時間28分

### 2.6.2 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は44,885ポンド、重心位置はM.A.C 28%と推算され、いずれも許容範囲内（最大離陸重量55,010ポンド、事故当時の重量に対する重心範囲M.A.C 18.5～36%）にあったものと認められる。

## 2.7 気象に関する情報

航空自衛隊三沢気象隊航空気象観測日表Aによると、11時17分風向120度、風速10ノット、視程8キロメートル、天気もや、雲量2/8層積雲4,000フィート、気温18度C露点温度18度C、QNH 29.64インチ/水銀柱であった。

**458004**

## 2.8 通信に関する事項

同機と三沢管制塔との交信は正常に行われていた。

## 2.9 飛行場及び地上施設に関する情報

同飛行場は米国海軍により管理されており、米国海軍、空軍及び航空自衛隊が使用している飛行場である。なお民間機としては東亜国内航空エアバスA300型機及びDC-9型機が定期便として乗り入れており、また、YS-11、YS-11A型機のダイバート用の飛行場として使用されている。

同飛行場には常時1台の消防車が滑走路中央付近に配備されており、飛行訓練が予定された場合、滑走路10を使用時はNo.3南誘導路西側ショルダー部に、滑走路28を使用時はNo.1南誘導路西側ショルダー部の定められた位置にさらに1台の消防車が配備されることになっている。

事故当時は使用滑走路10であり、飛行訓練が計画されていたため、No.3南誘導路西側ショルダー部の定位置で消防車が待機中であった。

No.3南誘導路は幅が約61.5メートルあり、西側路肩から15.7メートルの位置にタクーガイドラインが引かれており、消防車とタクーガイドラインとの間隔は13.25メートルであった。

## 2.1.1 飛行記録装置及び音声記録装置に関する情報

同機にはサンドストランド社製FA542型飛行記録装置及びサンドストランド社製AV5570型操縦室用音声記録装置（以下「CVR」と称す。）が取り付けられており、正常に作動していた。また、CVRには管制塔との交信内容、機内交話、消防車との衝突音等が明瞭に録音されていた。

# 3 事実を認定した理由

## 3.1 解 析

3.1.1 機長は、適法な資格を有し、所定の航空身体検査に合格していた。

3.1.2 JA8807は、有効な耐空証明を有し、所定の整備点検が行われていた。

3.1.3 同機は調査の結果、機体、エンジン、ブレーキ等には不具合はなかったものと認

**458005**

められる。

- 3.1.4 事故当時の天候は直接事故原因に関係ないものと認められる。
- 3.1.5 事故当時の飛行場の風向風速は120度10ノットであり使用滑走路10であったが、同機の追い風離陸限界内であったため、機長は滑走路28からの離陸を要求した。
- 3.1.6 機長は、同型機による三沢飛行場への飛行は今回が初めてであり、また、同飛行場のタクシーガイドラインと待機中の消防車との間隔について、飛行刊行物、NOTAM、運航規程等には記載されたものはなく、機長は事前にガイドラインと消防車との間隔については知り得なかったものと推定される。
- 3.1.7 機長は「事故当日三沢飛行場において出発前、運航担当者からブリーフィングを受けたが、消防車やタクシーガイドラインについてのインフォメーションはなかったもので、当然ラインをキープして走行すれば問題ないものと判断した。」と述べており、ガイドライン上を走行すれば消防車と衝突する恐れはないものと事故発生時まで確信していたものと推定される。
- 3.1.8 同機が青森空港から三沢飛行場へダイバートして滑走路10に着陸し、No. 3 南誘導路上のタクシーガイドラインに沿って民間エプロンまで走行した時には消防車は配備されていなかった。
- 3.1.9 No. 3 南誘導路上の黄色いラインはタクシーセンターラインではなくタクシーガイドラインであるが、機長は電動ゲートを通じた時点で待機中の消防車を確認したものの、このラインに沿って走行すれば同機と消防車とのクリアランスについては問題ないものと確信し走行を続けたものと推定される。
- 3.1.10 No. 3 南誘導路は幅が約6.15メートルと広いとため、機長は西側ショルダー部に停車している消防車に対し障害物として注意を向ける度合は少なかったものと推定される。
- 3.1.11 機長は、管制塔から離陸許可が出たので滑走路28の方向に注意を向けたと述べており、同機の左翼端が消防車の後方約19メートルの地点から衝突時までの間、消防車に対して十分な注意は払われていなかったものと推定される。
- 3.1.12 CVRの録音内容のうち管制塔へのアウト・オブ・ゲート通報時刻及び位置、並びに消防車との衝突音の録音時刻及び位置から、衝突時のタクシースピードが約9ノットであることが推定された。

**458006**

## 4 結 論

本事故の原因は、機長がラインに沿って走行すれば消防車と接触しないものと思い込み、消防車との間隔を適確に判断することなくタクシーガイドライン上を走行したことによるものと認められる。

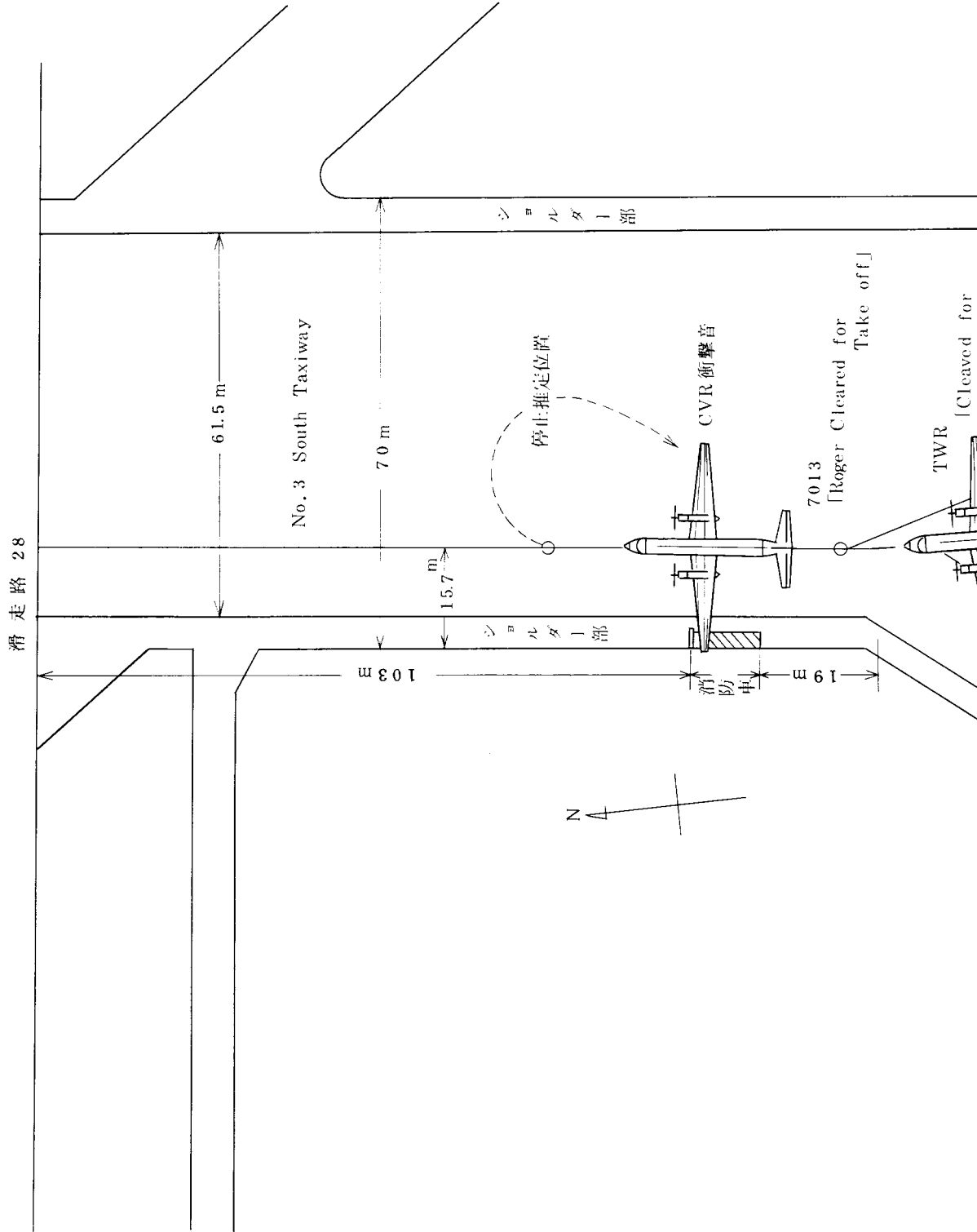
### 参考事項

東亜国内航空株式会社は、事故後7月11日付で、ルートマニュアルインフォメーション（米軍又は防衛庁管理飛行場における消防車配備について）を出し、同社の機長に対し消防車と自機との安全間隔をとるように指導した。

458007

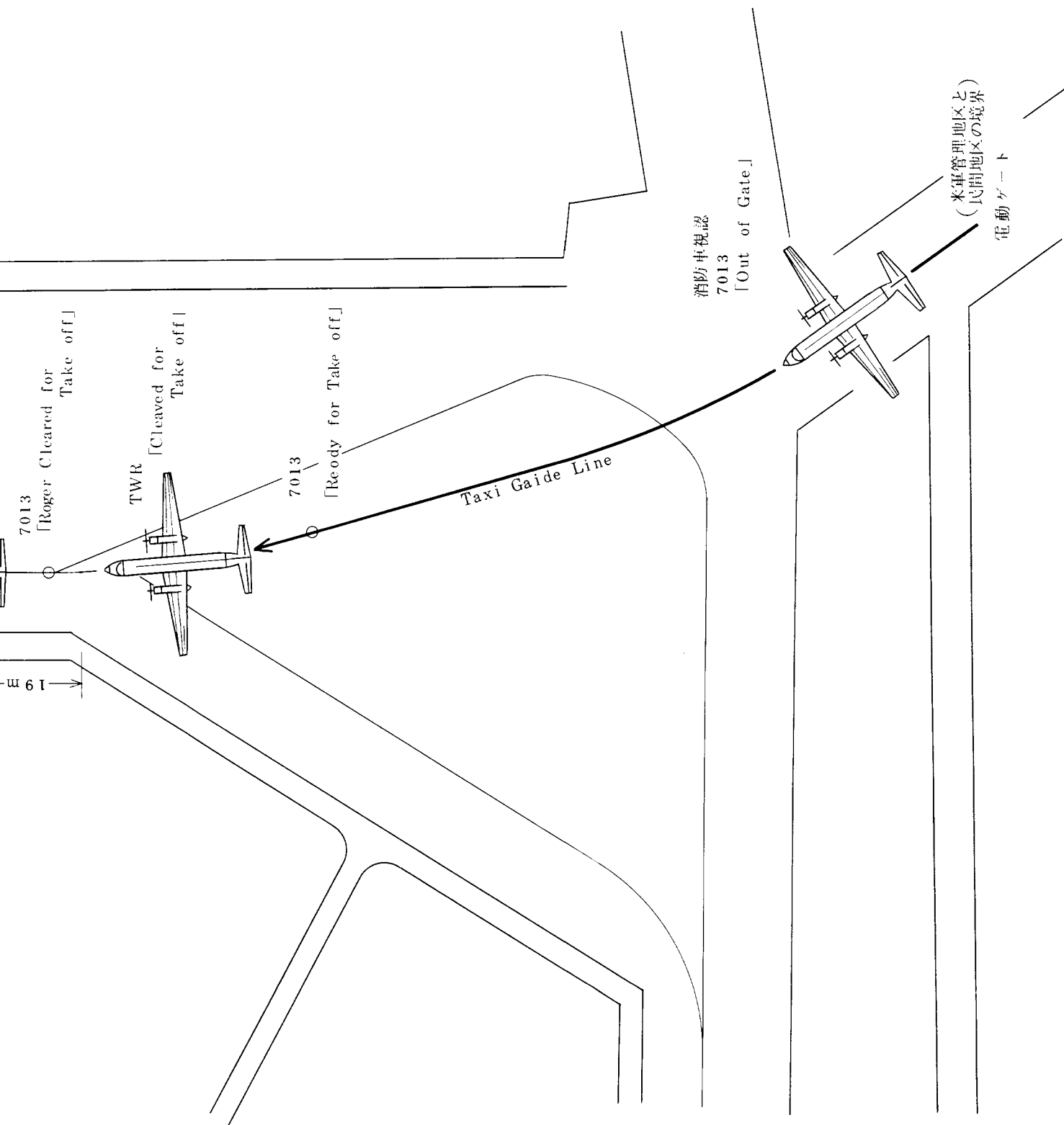
付図 1

三沢飛行場



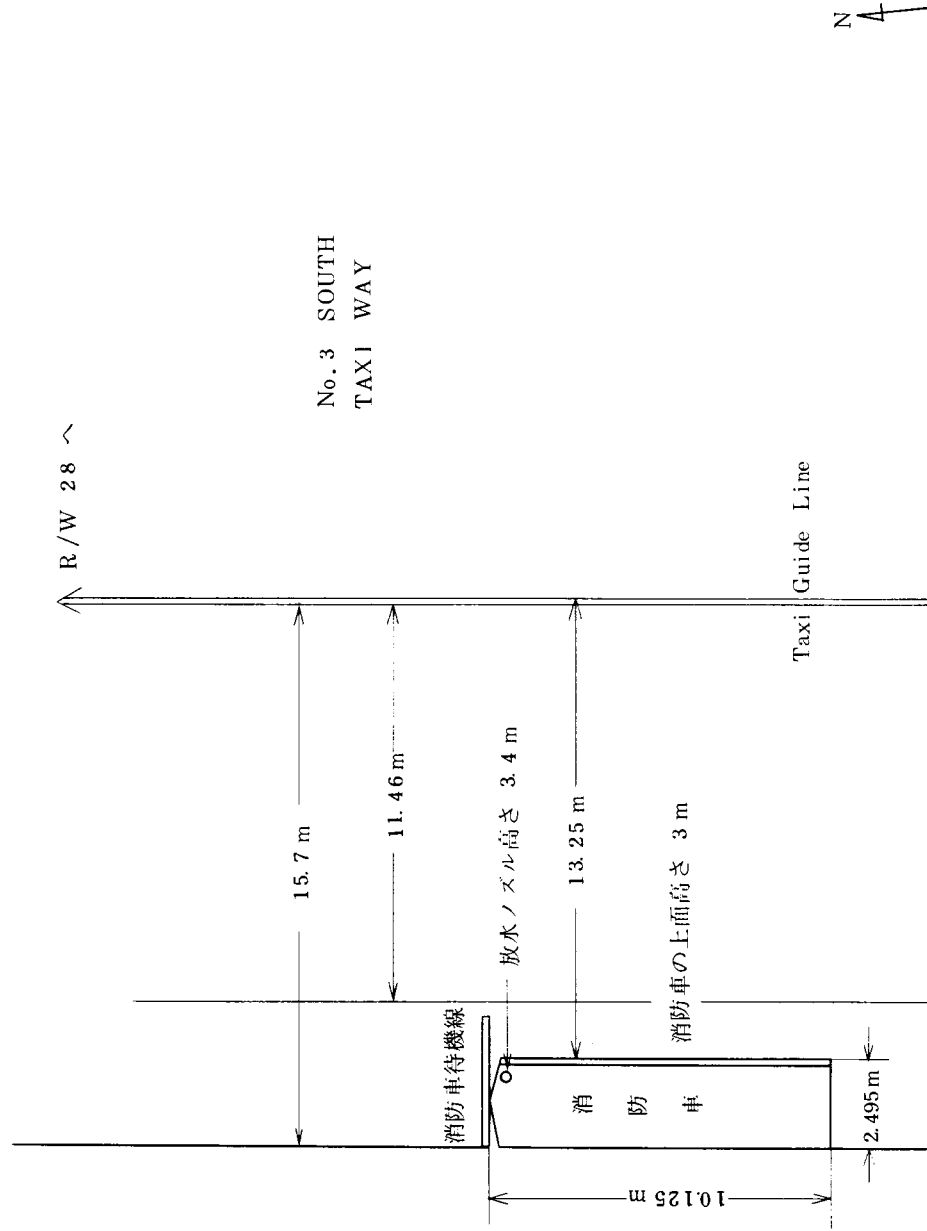
458008-1





付図 2

三沢飛行場



458009-1

