

**航空事故調査報告書**  
**トランスメディアレニアン航空所属**  
**ボーイング式707型ODAGD**  
**千葉県上空**  
**平成7年12月20日**

平成8年2月1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

トランスメディアレニアン航空所属ボーイング式707型ODAGDは、平成7年12月20日11時17分（協定世界時1995年12月20日02時17分）、同社定期331便（貨物便）として、バンコク国際空港を離陸し新東京国際空港に向け飛行を続けていたが、新東京国際空港への着陸進入中、平成7年12月20日16時30分（協定世界時1995年12月20日07時30分）ごろ千葉県上空において、運航乗務員1名が機内で死亡した。

### 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7年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の調査官を指名した。

#### 1.2.2 調査の実施時期

平成7年12月22日 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

ODAGDは、平成7年12月20日、同社定期331便（貨物便）として運航乗務員3名が搭乗し、新東京国際空港に向けて、11時17分日本標準時（協定世界時02時17分）（以下「日本標準時」で記述する。）にバンコク国際空港を離陸した。その後、事故に至るまでの飛行経過は機長によれば、次のとおりであった。

同機は、バンコク国際空港を離陸した約40分後に2系統ある油圧系統の1つ（UTILITY SYSTEM）の油量が減り油圧が下がるという異常が発生したが、飛行には影響がないとの判断で、そのまま飛行を継続し、新東京国際空港に向かうこととした。

新東京国際空港への着陸進入にあたり、上記油圧系統の異常によるマニュアル脚出し操作が必要となり、航空機関士が操作を行った。

航空機関士は、操縦室内の床面にある各脚出し装置（前脚、右主脚、左主脚の3箇所）をハンドルで回した後、更に、前脚機構部を機械的にピンで固定するため、操縦室床面の下にあるローアノーズコンパートメントに下りた。ピンの固定操作は通常2～3分で済むものであるが5分程経っても操縦室に上がって来ないので、心配になった。その後、航空機関士は操縦室に上がり、ベルトを締め着座したが、間もなく、機長席と副操縦士席の間に前のめりで倒れて来た。この時、機体は着陸態勢にあったが、左肩を掴んで引き起こした。意識は戻ったが、その顔色は青ざめていた。その後、航空機関士が着陸前チェックリストを読み始めた途端、今度は機長席に倒れてきたので副操縦士が手で航空機関士席に押し戻すようにした。

この様な状況の中、成田アプローチに急病人発生のための優先的取り扱いを要請し、16時40分、新東京国際空港に着陸した。

新東京国際空港に着陸後、当該航空機関士男性（58歳）は、救急車により病院に収容されたが死亡していた。

死体検案書によれば、死因は不詳、死亡推定時刻は16時30分ごろであった。

死因の「不詳」については、検死を担当した医師によれば、死亡時に医師の立ち会いがなかったためであり、推定される最も疑わしい死因は「急性心不全」と考えられるとのことであった。

なお、機長によれば、全乗務員はバンコクで約1日の休養時間を取得しており、ま

た、当該飛行に於いても、事故に至るまで当該航空機関士の勤務中の様子に特に異常は見られなかったとのことであった。

死亡推定時刻の同機の飛行位置は、新東京国際空港への着陸進入空域の千葉県上空であった。

### 3 原因

本事故は、飛行中、航空機内で航空機関士が死亡したものであるが、その原因は不詳である。