

航空事故調査報告書
個人所属
セスナ式172K型JA3459
静岡県伊東市
平成8年11月20日

平成10年2月20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

個人所属セスナ式172K型JA3459は、平成8年11月20日、レジャー飛行のため、15時07分、大島空港を離陸し、静岡県清水市の三保場外離着陸場に向かって飛行中、同19分ごろ、同県伊東市の遠笠山山腹に衝突した。

同機には、機長ほか同乗者2名計3名が搭乗していたが、同乗者1名が死亡し、機長が重傷を、同乗者1名が軽傷を負った。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

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8年11月20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8年11月21日～22日

現場調査

平成9年2月10日

機長からの事情聴取

平成9年4月30日

無線装置の分解調査

平成9年5月19日

飛行計器の分解調査

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

2.1 飛行の経過

J A 3 4 5 9 は、平成 8 年 1 1 月 2 0 日、機長及び同乗者 2 名計 3 名が搭乗し、静岡県清水市の三保場外離着陸場から大島空港への往復のレジャー飛行を行う予定で、1 0 時 3 0 分ごろ、三保場外離着陸場を離陸し、1 1 時 0 9 分、大島空港に着陸した。

その後、三保場外離着陸場に向かって、大島空港を出発するまでの経過は、機長によれば、概略次のとおりであった。

1 4 時 4 0 分ごろ、大島空港の気象官署で気象を確認した。

静浜飛行場（三保場外離着陸場の南西約 3 3 km）の視程は 4 . 5 km であったが、大島空港はまだ有視界気象状態であった。気象官署の係官の見解は、時間の経過とともに大島空港及び伊豆半島の視程が悪化し、有視界飛行は困難であるとの予報であった。このころ、大島空港では霧雨も降っており、飛行をキャンセルしようかとも考えたが、同乗者が翌日の所用のためにその日のうちに帰る必要があるとのことであったので、帰投することに決定し、速やかに出発することとした。

飛行を実施してみて、伊豆半島を横断する経路が無理な場合には、伊豆半島の東側海岸に沿って南下し、石廊崎を経由する経路に変更しようと思っていた。

大島空港事務所に通報された飛行計画の概要は、次のとおりであった。

飛行方式：有視界飛行方式、出発地：大島空港、移動開始時刻：1 5 時 1 0 分、巡航速度：9 0 kt、巡航高度：V F R、経路：伊東－沼津、目的地：三保場外離着陸場、所要時間：1 時間、持久時間で表された燃料搭載量：5 時間 0 0 分、搭乗者数：3 名

同機は、1 5 時 0 4 分ごろ、駐機場からタクシーを開始するにあたり、大島レディオと交信した際、経路は伊東及び沼津経由を、飛行高度は 2 , 5 0 0 ft を予定している旨通報した。

同機は、1 5 時 0 7 分、大島空港の滑走路 0 3 を使用して離陸し、1 5 時 0 9 分ごろ、大島レディオに、空港の西 5 n mile を高度 1 , 5 0 0 ft で通過中であると通報し、大島レディオが同レディオの周波数から離れてよいと通報したのを了承した。

その後、事故に至るまでの飛行経過は、機長によれば、概略次のとおりであった。

気象は、霧雨が降っており、視程は5 kmを超えた程度、雲底1,600～1,700 ftの雲がべったりで、予定した巡航高度まで上昇できず、高度1,500 ftで巡航に移った。海面近くの低高度にも海霧による雲が所々あった。

離陸後、針路270°で大島VORTACから320°のアウトバウンド・コースに乗り、その後は同コースを伊東市に向かって飛行した。

離陸後約10分程度経過したころ、伊東市の数n mile手前と思われる海岸線が視認できた。それまで海上にあった海霧による低い雲がなくなり、地上が視認できるようになったので、伊豆半島を横断する飛行が可能と判断し、海岸線の約1 n mile手前で、西海岸の大瀬崎に向かうつもりで260°に変針した。

変針後、ADF受信機のスイッチを入れ、焼津NDBを選局したところ、識別符号が確認され、指針はADF指示器のほぼ真上を指示した。

焼津NDBは機首方向のかなり左方向にあるはずと思っていたのに、ほぼ機首方向にあるように指示したので、機位が自分の考えていたものと大きく異なっているのではないかと、機位に対し自信を失ってしまった。

機位がわからなくなった上、前方が山のように、黒っぽく見えたので、山との衝突を避けるため、上昇を開始した。

約100 ft上昇したころから雲中飛行となったが、白い層雲系の雲であったので、まもなく雲の上に出られると思っていた。ところが、なかなか雲から抜けられなかったので、一時は降下して雲の下に戻ろうかとも考えたが、機位がわからないので上昇を続けた。

引き続き雲の中を上昇し、高度約3,000 ftを越えたころ、VORにより機位を確認しようと思い、VOR指示器のオムニ・ベアリング・セレクタを操作しようとした際、昇降計の指示が0付近となっているのが目に入った。

計器飛行に自信がなく、バーティゴ（空間識失調）に陥って上昇できなくなったと思い、パニック状態となった。

以後の処置について判断できなくなったが、上昇を続けようとするれば失速すると思い、機首下げ操作を行い、ダウン・トリムを取った。パワーを絞ったかどうか記憶していないし、機体が降下したかどうか定かでない。

その直後、雲の中の前方に樹木を視認し、少し引き上げたとは思いますが適切な回避操作もできないうちに機体が接触し、接触の音が約2秒程度続いた後、大きな木に衝突した。

頭部を強打し、しばらく失神していたが、下腹部に痛みを感じて意識を取り戻し、下腹部に食い込んでいたシートベルトを外したところ、地上に落下した。

後席同乗者が地上に降りてきたので、2人で救助を求めに移動しようとしたが、

右足の強い痛みのため歩くことができず、自分はその場で救助を待った。
後席同乗者によれば、概略次のとおりであった。

大島空港出発時には霧雨が降っていた。

離陸後すぐに眠ってしまったので、以後の飛行の状況はわからない。

気付いた時は、事故発生の後で、地上数m以上の木の上の機体の座席にシートベルトでつながっていた。

前席同乗者は、主翼の支柱と木に挟まれて動けない状態で苦しんでいた。

機長は、既に地上にいて、足を骨折しているとのことであった。

少し下の枝まで木を伝い降りて、そこから地面に飛び降りた。

負傷のため歩行できない機長を残して、近くの民家に行き、電話を借りて、関係機関に救助を求めた。

搭乗者の通報により、関係機関の救助隊が出動し、16時04分ごろ、現場に到着して救助活動を開始し、搭乗者は2回に分かれて救助、搬送され、18時03分ごろまでに全員が市内の病院に収容された。

前席同乗者は、その後転院した県内の別の病院で、事故の3日後に死亡した。

事故発生地点は、静岡県伊東市池字上野895番260号の別荘用地の杉林で、事故発生時刻は、15時19分ごろであった。

(付図1、2及び写真1、2参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

前席同乗者が死亡し、機長が重傷を、後席同乗者が軽傷を負った。

なお、前席同乗者の死因は事故による外傷に起因するものとのことであった。

2.3 航空機の損壊に関する情報

2.3.1 損壊の程度

大 破

2.3.2 航空機各部の損壊の状況

プロペラ	損傷
エンジン・マウント	損傷
主翼	左右主翼破損
尾翼	左水平安定板及び左エレベータ破断
胴体	破損
降着装置	前脚折損

2.3.3 事故現場の状況

事故現場は、別荘用地の杉林で、事故機は、杉の立木に次々と衝突し、4本目の杉の木に衝突した後、数m下に滑り落ち、地上約8mの位置で木にひっかかっていた。(付図2及び写真1、2参照)

地上には、機体が衝突した1本目の杉の木の周辺から4本目の杉の木の周辺にかけて、破断した左水平尾翼、中央部で破断した左右主翼、左前席の座席、前脚、エンジン・カウル、客室ドア等が落下し、更に4本目の杉の木の約15m先には、操縦室の計器板から前方の機首部が分断して落下していた。

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

別荘用地の杉の立木が4本切断された。

2.5 乗組員に関する情報

機長 男性 29歳

自家用操縦士技能証明書(飛行機) 第12495号

限定事項 陸上単発機 昭和60年12月24日

陸上多発機 昭和63年1月29日

自家用操縦士技能証明書(回転翼航空機) 第13179号

限定事項 ベル式47型 昭和62年7月7日

ベル式206型 昭和63年1月29日

第2種航空身体検査証明書 第27830329号

有効期限 平成9年2月2日

総飛行時間 約500時間(本人の口述による。)

最近30日間の飛行時間 約5時間(本人の口述による。)

同型式機による飛行時間 約200時間(本人の口述による。)

最近30日間の飛行時間 約5時間(本人の口述による。)

なお、機長は計器飛行証明を有していなかった。

2.6 航空機に関する情報

2.6.1 航空機

型式 セスナ式172K型

製造番号 17257741

製造年月日 昭和43年11月19日

耐空証明書 第東7-627号

有効期限 平成8年11月29日

総飛行時間	12,327時間57分
定期点検(100時間点検、平成8年8月15日実施)後の飛行時間	12時間25分

なお、同機には、計器飛行に必要な計器、無線装置等が装備されていた。

2.6.2 エンジン

型 式	ライカミング式O-320-E2D型
製造番号	RL-26756-22A
製造年月日	平成4年11月18日
総使用時間	616時間34分
定期点検(100時間点検、平成8年8月15日実施)後の使用時間	12時間25分

2.6.3 重量及び重心位置

事故当時、同機の重量は2,150lb、重心位置は42.3inと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量2,300lb、事故時の重量に対応する重心範囲37.0~47.3in)内にあったものと推定される。

2.6.4 燃料及び潤滑油

燃料は航空用ガソリン100、潤滑油はMIL-L-22851であった。

2.7 気象に関する情報

2.7.1 天気概況

気象庁によれば、当日の天気概況は、次のとおりであった。

09時には三陸沖に中心を持つ高気圧が東に移動しており、日本付近には西から気圧の谷が接近している。

15時の地上解析では、関東南岸に低気圧が発生し、関東南部から東海地方にかけては曇りから次第に雨となった。(付図3参照)

2.7.2 事故現場付近の気象

事故現場の西約50mの民家の中で、事故時の衝撃音を聞いた者及び事故現場の北北東約1.5kmに位置する別荘地管理センターの職員によれば、午後から霧雨が降り続き、当時は、視界が10mにも満たない、濃い霧が立ちこめていたとのことであった。

2.7.3 事故現場の東南東約32kmに位置し、同機が離陸した大島空港の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

観測時刻 (時:分)		14:00	15:00	16:00
風向 (°)		030	050	040
風速 (kt)		15	14	16
視程 (km)		10	6	4
天気			弱い雨	弱い雨、もや
雲	雲量	1/8	3/8	3/8
	雲形	積雲	積雲	積雲
	雲底の高さ(ft)	3,000	1,500	800
雲	雲量	7/8	7/8	7/8
	雲形	層積雲	層積雲	層積雲
	雲底の高さ(ft)	6,000	5,000	3,000
気温/露点温度(°C)		11/06	11/07	10/07
気圧 (inHg)		30.23	30.22	30.21

2.7.4 事故現場の西北西約60kmに位置し、同機の目的地の三保場外離着陸場の西南西約13kmに位置する東京管区气象台静岡地方气象台の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

観測時刻 (時:分)		14:00	15:00	16:00
風向		北北西	北北西	北北西
風速 (m/s)		2.0	1.8	1.4
視程 (km)			10	
天気			曇り、過去1時間以内に断続的な雨があった。	
雲	全雲量		10/10	
	下層雲の雲量		0 ⁺ /10	
	雲形		層雲	
	方向		不明	
	高さ		不明	
	中層雲の雲量		6/10	
	雲形		層積雲	
	方向		不明	
	高さ		不明	
上層雲の雲量		10/10		
雲形		高層雲		
方向		不明		
高さ		不明		
気温/露点温度(°C)		11.5/10.1	11.5/10.4	12.0/10.7
気圧 (hPa)		1,022.2	1,022.1	1,021.3
降水量 (mm)		0.0	0.0	0.0

なお、12時00分～14時50分の間に弱い雨が、また、15時50分～16時10分の間に弱いしゅう雨が観測された。

2.7.5 事故現場の西南西約70kmに位置する航空自衛隊静浜飛行場の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

観測時刻 (時:分)	14:00	14:24	15:00	15:36	
風向 (°)	360	030	020	030	
風速 (kt)	7	7	6	7	
視程 (km)	4	4.5	5	10以上	
天気	弱い霧雨、もや	弱い霧雨、もや	弱い霧雨、もや		
雲	雲量	1/8	3/8	2/8	1/8
	雲形	層雲	層雲	層雲	層雲
	雲底の高さ(ft)	1,000	1,200	1,300	1,300
	雲量	6/8	3/8	7/8	6/8
	雲形	層雲	層積雲	層積雲	層積雲
	雲底の高さ(ft)	1,500	2,500	4,500	4,500
	雲量	8/8	7/8	8/8	7/8
	雲形	層積雲	層積雲	高層雲	高層雲
	雲底の高さ(ft)	4,500	4,500	9,000	9,000
気温/露点温度(°C)	12/10	12/09	12/09	12/09	
気圧 (inHg)	30.24	30.22	30.22	30.20	

2.7.6 事故現場の北北東約18kmに位置する網代測候所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

観測時刻 (時:分)	14:00	15:00	16:00
風向	北北東	北	北北東
風速 (m/s)	3.5	4.8	5.2
視程 (km)		15	
天気		曇り、過去1時間以内にしゅう雨がかった。	
雲	全雲量		10/10
	下層雲の雲量		10/10
	雲形		積雲
	方向		不明
	高さ		不明
	中層雲の雲量		不明
	雲形		不明
	方向		不明
	高さ		不明
上層雲の雲量		不明	
雲形		不明	
方向		不明	
高さ		不明	
気温/露点温度(°C)	11.2/6.9	11.3/7.6	10.8/8.9
気圧 (hPa)	1,016.6	1,016.2	1,016.1
降水量 (mm)	0.0	0.0	0.5

なお、13時00分～14時40分の間及び15時05分～17時00分の間弱いしゅう雨が観測された。

2.8 事実を認定するための試験及び研究

2.8.1 事故現場の調査（付図1、2及び写真1、2参照）

事故現場は、遠笠山（標高3,927ft）の北斜面に位置する別荘用地の杉林（標高約3,200ft）で、伊豆半島の東海岸から西に約10km入った地点であった。

事故機は、別荘地内の道路の西側の、高さ15～20m、径40～50cmの杉の立木に次々と衝突し、最初に衝突した杉の木から約25m西の4本目の杉の木に衝突した時点で前方への動きが止まり、数m下に滑り落ちて、地上約8mの位置で木の枝にひっかかった状態で停止していた。

事故機は、立木に次々と衝突する間に、両主翼、胴体等が破断し、外翼部、機首部をもぎ取られた胴体に、破損、屈曲した左右主翼の中央から翼根部側がかろうじてつながった状態となっていた。

地上には、機体が衝突した1本目の杉の木から3本目の杉の木の周辺にかけて、破断した左水平尾翼、損傷して機体から分離した右主翼及び左主翼の破片等が落下していた。4本目の杉の木の周辺には、左前席の座席、前脚、エンジン・カウル、客室ドア等が落下し、更に4本目の杉の木の約15m西には、操縦室の計器板から前方の機首部が落下していた。

左右の主翼前縁には、正面から圧縮されて丸く凹んだ、木の幹との衝突痕が認められ、杉の立木にほぼ直角に衝突したことを示していた。

同機が衝突した杉の木4本は、いずれも幹が折れており、衝突箇所の高さは概ね約10mで、4本を結ぶ線の方法は約265°であった。

このことと、主翼前縁の衝突痕の形状から、同機は、ほぼ水平飛行状態で、概ね東から西に向かって飛行中、杉の木に衝突したものと推定される。

2.8.2 機体の調査

(1) エンジン及びプロペラ

エンジン・マウントは左前方から圧縮されたように変形していたが、エンジン本体には顕著な損傷は認められなかった。

プロペラは、エンジンに取付いた状態であったが、前面に回転方向の擦り傷があり、地中に埋まっていた方のブレードは後方に大きく曲がっており、もう一方のブレードも後方に少し曲っていた。

プロペラ・スピナは前面に大きな凹み傷が認められた。

(2) 胴体

操縦席部分で胴体が破断し、胴体から分断した計器板から前の機首部は、

前方の地上に機体の進行方向とは概ね逆方向を向いて、落下していた。

客室部分は、左右のドアと天井部分及び左側の前席は分離、破断して地上に落下しており、右側の前席はフロアにかろうじて取り付けいていた。後部の座席から後方の胴体は、ほぼ原型をとどめていた。

(3) 主翼

左右主翼とも、中央部で破断し、翼端側は機体から分離して地上に落下し、翼根側は折れ曲がり、かろうじて胴体に取り付けていた。

主翼外板は、前方から圧縮されたように波状に変形し、左主翼前縁の翼端から約1/3の位置及び右主翼前縁の中央部及び翼根から約1mの位置に、大きく丸く凹んだ、木の幹との衝突痕が認められた。

(4) 尾翼

左水平安定板及び左エレベータは外翼部分が破断分離し、地上に落下していた。

(5) 脚

主脚に損傷は認められなかったが、前脚は支柱部分で破断し地上に落下していた。

(6) 計器、スイッチ類及び無線装置

各計器は、計器板に固定された状態で地上に落下していたが、計器板の前面や計器のガラス部分に損傷は認められなかった。

高度計の気圧設定値は30.24 inHgであった。(出発時の大島空港のQNHは30.22 inHgであった。)

航空時計の指針は03(15)時19分23秒で停止しており、ストップ・ウォッチの指針は12分44秒で停止していた。

マスター・スイッチはON位置、イグニッション・スイッチはBOTH位置、スロットル・レバーは全開の位置であった。

無線装置のうちVHF NAV/COM装置及びADF装置はラジオ・ラックから外れて、地面に放り出されており、カバー・ケースが少し変形していた。

ATCトランスポンダはラジオ・ラック内に残っており、セット・コードは1200であった。

各無線装置のスイッチはすべてON位置であった。

2.8.3 飛行計器の分解調査等

高度計等主要飛行計器の分解調査及び機能調査を実施した結果は、次のとおりであり、速度計を除くすべての計器には、損傷、変形等が認められた。これらは事故

時の衝撃によるものと推定され、事故発生までは異常はなかったものと推定される。
なお、計器の指示値等から事故時の飛行状況を示す情報は得られなかった。

(1) 高度計

気圧設定ノブの軸が曲がり、長針が脱落していたが、内部機構は正常であり、指示精度にも異常は認められなかった。

(2) 昇降計

ピニオンとギアのかみ合わせの歯飛びが生じており、そのため、指針がアップ側（指針右回り）は720 fpmまでしか回らず、そこでセクターがストッパーに当たり、一方、ダウン側（指針左回り）は、ダウン範囲(2,000 fpm)を越えてアップ側の範囲まで回った。この歯飛びは事故時の衝撃によるものと推定される。

(3) 速度計

損傷等は認められず、機能、精度共に異常は認められなかった。

(4) 姿勢指示器

ミニチュア・プレーンを上下させるノブが曲がっていたほか、内部のジンバル機構を保持するアウター・ジンバルの片持ち軸が曲がっており、ロータの回転を定常回転数まで上昇させることができず、姿勢を指示させることができなかった。これらの変形はいずれも事故時の衝撃によるものと推定される。

(5) 定針儀

ケーシング・シャフトがわずかに曲っていたが、機能、精度共に異常は認められなかった。

2.8.4 無線装置の分解調査等

無線装置の分解調査及び機能調査を実施した結果は、次のとおりであり、損傷、変形等が認められたが、これらは事故時の衝撃によるものと推定され、事故発生までは異常はなかったものと推定される。

(1) VHF NAV/COM装置

① VOR指示器のカバー・ケースに変形、コネクタ・ピンに曲がり、指示器のサポート・ハウジングに亀裂が認められた。

カバー・ケースを外し、コネクタ・ピンを修正することにより、機能点検が可能となった。

② COM機能

送受信機能共に不具合は認められなかった。

③ NAV機能

受信、指示機能共に不具合は認められず、感度、精度共に良好であった。

④ セット周波数

COM

使用周波数 : 134.70MHz (東京AEIS箱根局)

スタンバイ周波数 : 118.60MHz (大島レディオ)

NAV

使用周波数 : 113.10MHz (大島VOR)

スタンバイ周波数 : 110.00MHz (浜松VOR)

(2) ADF装置

① 受信機、指示器共にカバー・ケースに変形が認められたが、ADF機能は正常で、感度、精度共に良好であった。

② セット周波数 : 344kHz (焼津NDB)

(3) ATCトランスポンダ

① カバー・ケースに変形、高圧コンデンサのリード及び取付けラグに折損が認められた。

カバー・ケースを外し、コンデンサの損傷部を補修することにより、機能点検が可能となった。

送受信共に良好に作動した。

② セット・コード : 1200

3 事実を認定した理由

3.1 解析

3.1.1 機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

3.1.2 同機は、有効な耐空証明を有し、所定の整備及び点検が行われていた。

3.1.3 同機は、調査の結果から、事故発生まで異常はなかったものと推定される。

また、飛行計器及び無線装置についても、分解調査等の結果から、事故に関連するような不具合はなかったものと推定される。

3.1.4 2.7に述べたことから、当時、同機が飛行しようとした経路及び周辺の空域は、低い雲に覆われ、弱い雨が降っており、事故現場付近の山岳地には濃霧が発

生していたものと推定される。

3.1.5 同機と大島レディオとの交信状況から、離陸後の同機は、高度1,500ftで巡航に移ったものと推定され、低い雲のため、計画した巡航高度(2,500ft)まで上昇できなかったものと推定される。

この時点で、伊豆半島の横断は困難と予測できたものと考えられる。

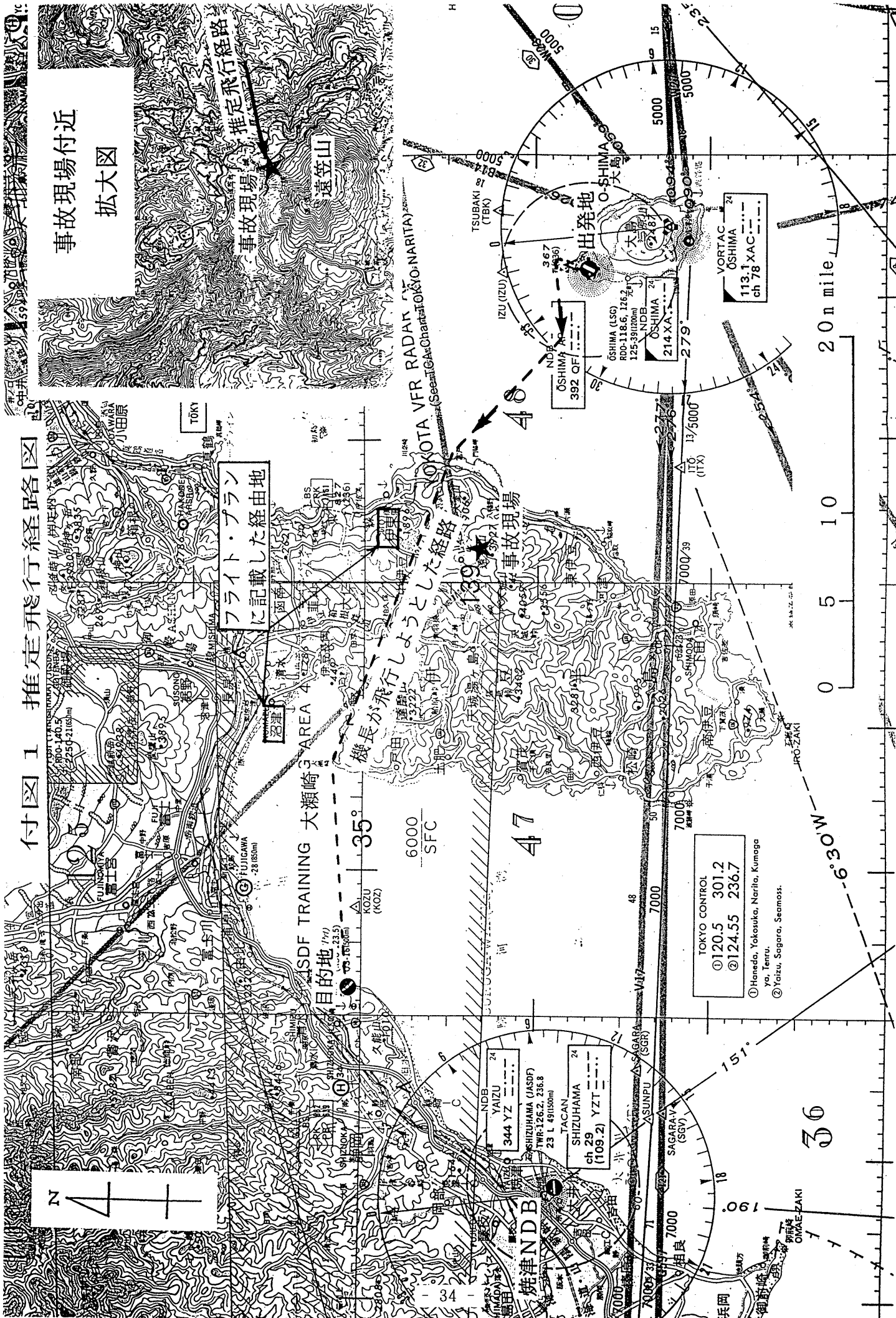
3.1.6 事故現場が機長が飛行しようとした経路から外れていることから、機長は針路を誤ったものと考えられる。

3.1.7 同機は、低視程下で針路を誤るとともに目的地への飛行を継続したため、機位を喪失し、雲中を飛行中、遠笠山山腹に衝突したものと推定される。

4 原因

本事故は、同機が、有視界飛行の維持が困難な気象であったにもかかわらず、目的地への飛行を継続して、低視程下で機位を喪失し、雲中を飛行中、山腹に衝突したことによるものと推定される。

付図1 推定飛行経路図



事故現場付近

拡大図

フライト・プラン
に記載した経由地

機長が飛行しようとした経路

YOKOTA VFR RADAR (See at IGOYO-NARITA)

TOKYO CONTROL
① 120.5 301.2
② 124.55 236.7
① Haneda, Yokosuka, Narita, Kumaga
Ya, Tenru.
② Yaitu, Sagara, Seamos.

NDB YAIZU 24
344 YZ
SHIZUJIMA (IASDF)
TWR-126.2, 236.8
23 L 651500m
TACAN SHIZUJIMA 24
ch 29 YZT
(109.2) YZT

OSHIRIMA A
392 QF
OSHIRIMA (LSC)
RDO-118.6, 126.2
125-391200m
OSHIRIMA NDB
OSHIRIMA 24
214 XA

VORTAC OSHIMA
113.1 XAC
ch 78

N 41

36

20 n mile

0 5 10

ISDF TRAINING 大瀬崎 AREA 4
目的の地

6000 SFC

47

48

18

190

9°36'00" W

151°

175

175

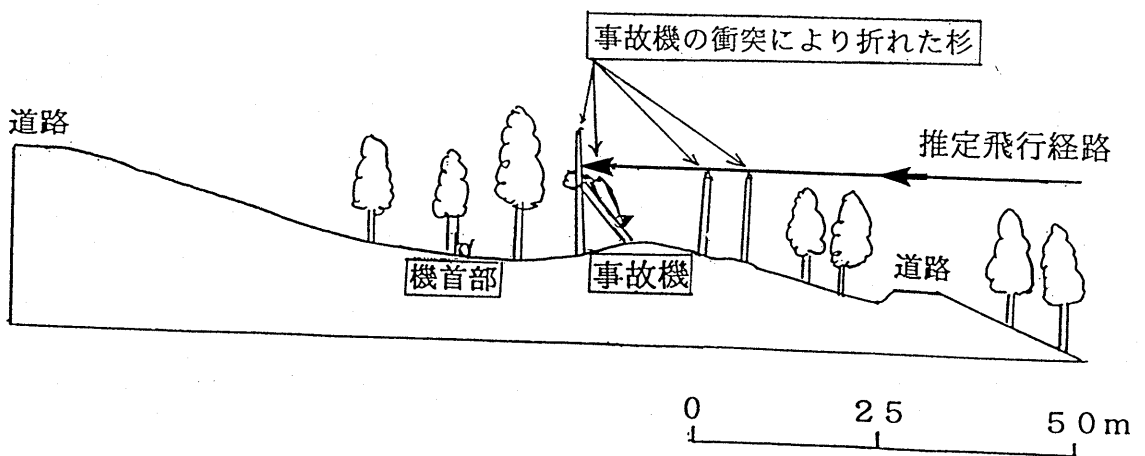
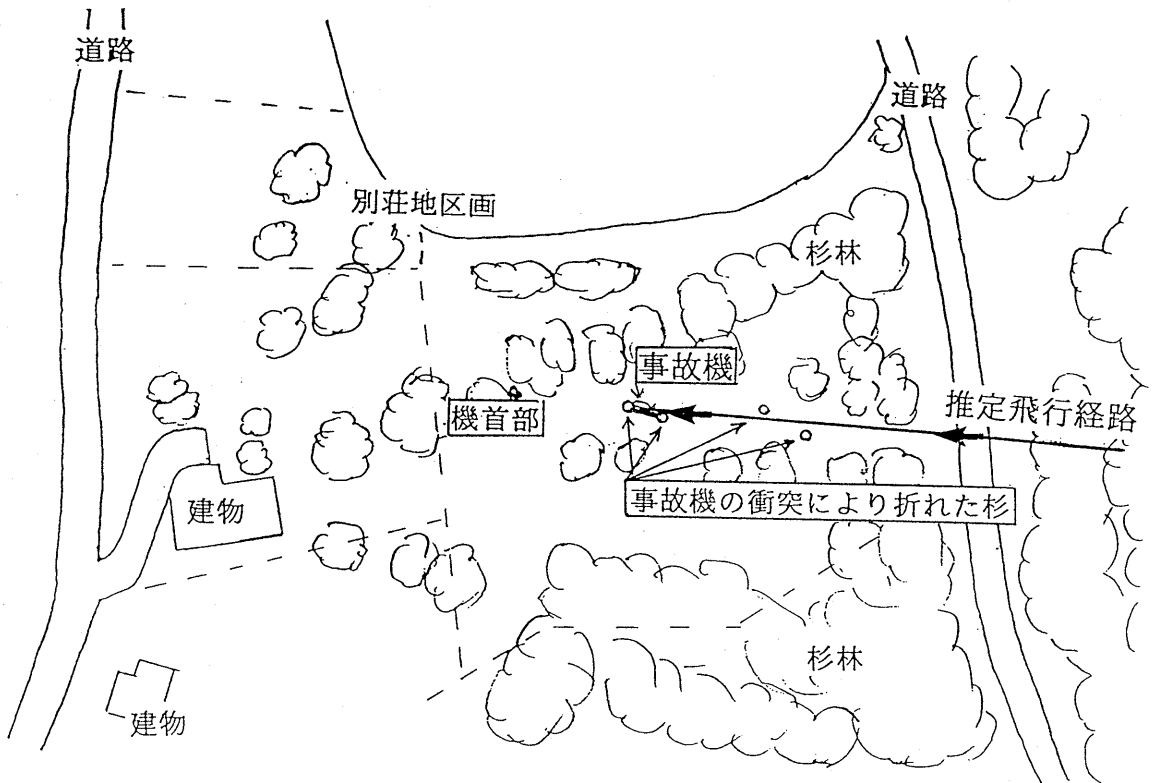
175

175

175

175

付図 2 事故現場概要図

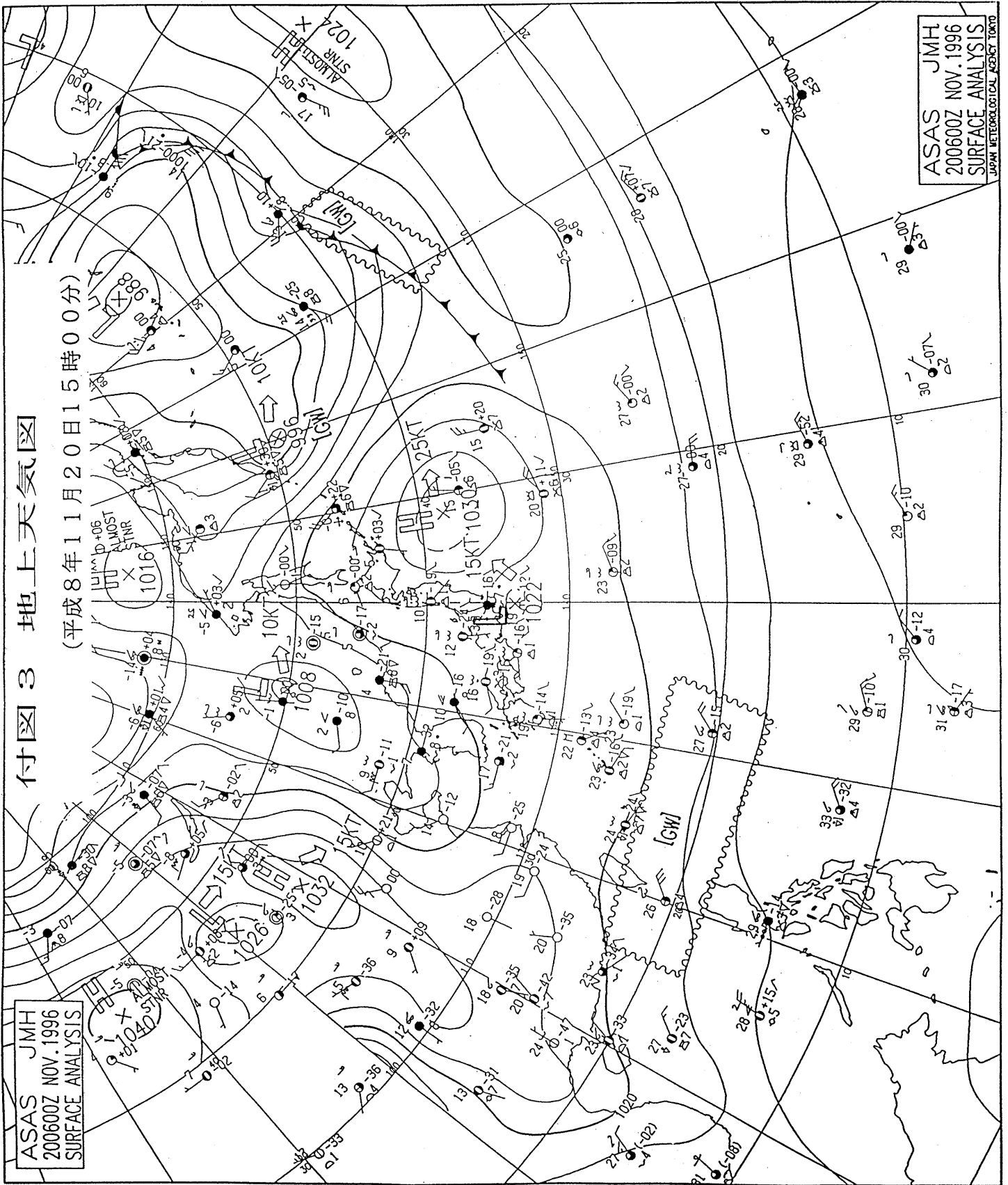


付図3 地上天気図

(平成8年11月20日15時00分)

ASAS JMH
200600Z NOV.1996
SURFACE ANALYSIS

ASAS JMH
200600Z NOV.1996
SURFACE ANALYSIS
JAPAN METEOROLOGICAL AGENCY TOKYO



付図4 セスナ式172K型三面図

単位：m

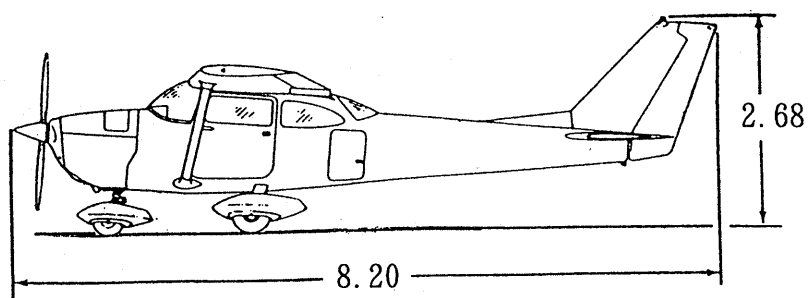
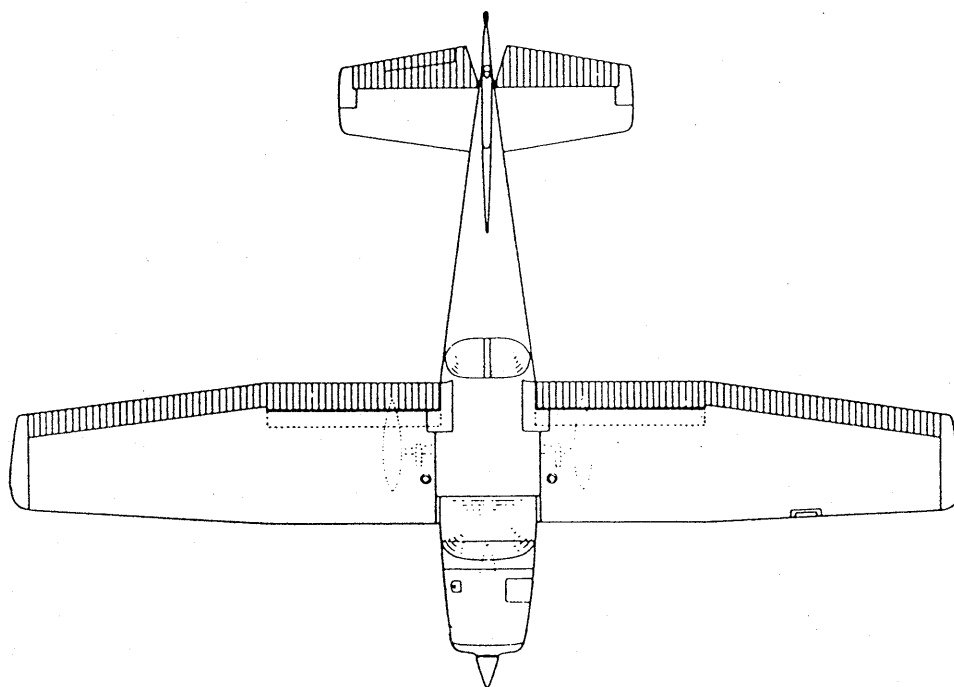
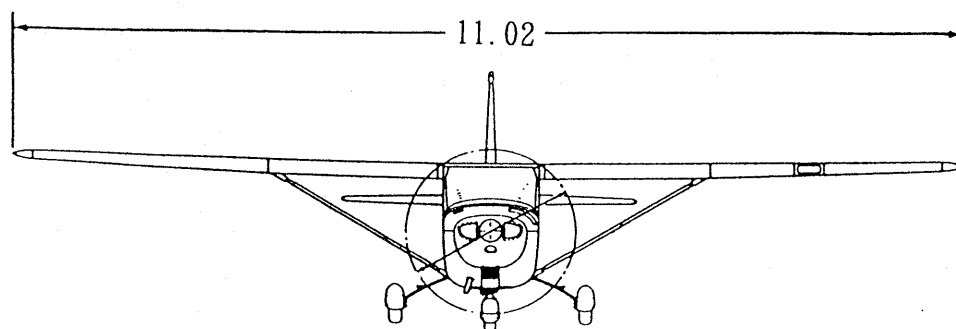


写真1 事故現場

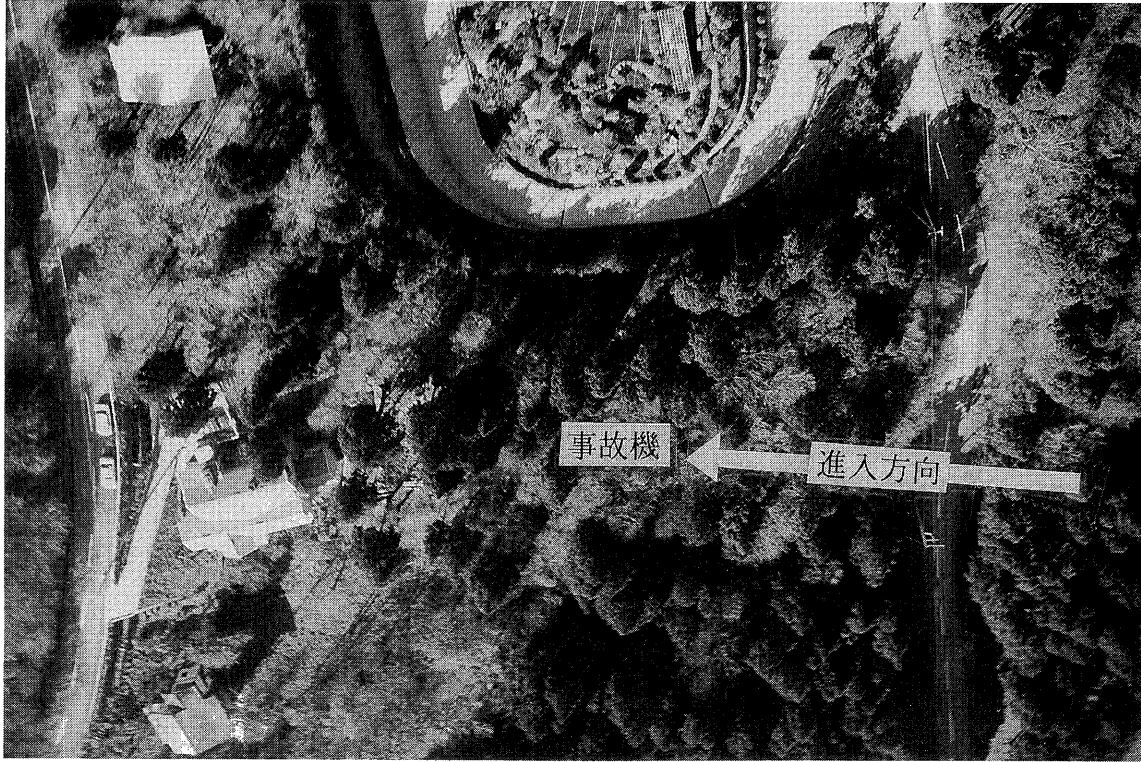


写真2 事故機

