

事故調査の経過報告について

平成17年5月27日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成16年1月1日（木）、徳之島空港で発生した、株式会社日本エアシステム所属ダグラス式DC-9-81型JA8297の航空事故について、当委員会においては事故発生以来、鋭意調査を進めてきたところである。基本的な調査はほぼ終了しているが、以下の理由により、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれる。

- (1) 事故機の重要装備品である左主脚の材料に係る試験を米国で行った後、更に日本で試験を行ったが、試験結果の解析に、なお時間を要すること
- (2) 米国に意見照会を行い、その回答が来るまでに時間を要すること

しかしながら、同様の事故の発生防止の観点から、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

株式会社日本エアシステム所属ダグラス式DC-9-81型
JA8297に係る航空事故調査について
(経過報告)

1. 航空事故の概要

- | | |
|-----------------|---|
| (1) 発生場所 | 徳之島空港 |
| (2) 発生日時 | 平成16年1月1日16時24分ごろ |
| (3) 運航者 | (株)ハーレクインエア |
| (4) 航空機 | 型式
ダグラス式DC-9-81型 |
| | 国籍及び登録記号
JA8297 (以下「同機」という。) |
| | 製造年月日
平成2年8月9日 |
| (5) エンジン | 型式、装備基数
プラット・アンド・ホイットニー式JT8D
-217C型 2基 |
| (6) 運航形態 | 定期 (JAS979便)
株式会社日本エアシステム (現在は株式会社
日本航空ジャパン) より運航受託 |
| (7) 出発地/目的地 | 鹿児島空港/徳之島空港 |
| (8) 搭乗者数 | 乗客163名 (内幼児5名)、乗員6名 |
| (9) 死傷者数 | 乗客3名軽傷 |
| (10) 航空機の主な損傷情況 | |
| | 左主脚ショック・ストラット・シリンダー 破断 |
| | 左主翼前桁 変形 |
| | 胴体トレパゾイダル・パネル 損傷 |
| (11) 運航乗務員 | |
| 機長 | 男性 62歳 |
| 技能証明 | 定期運送用操縦士技能証明書 (飛行機) 昭和46年 8月11日 |
| 限定事項 | 陸上多発機 昭和40年 4月13日 |
| | ダグラス式DC-9型 昭和54年 4月12日 |
| 第1種航空身体検査証明書 | |
| 有効期限 | 平成16年 5月22日 |
| 飛行時間 | 総飛行時間 20,497時間38分 |
| | 最近30日間の飛行時間 55時間39分 |
| 同型式機飛行時間 | 12,832時間54分 |
| | 最近30日間の飛行時間 55時間39分 |

(12) 気象

徳之島空港の事故関連時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった。

16時00分 風向 340°、風速 8kt、卓越視程 25km、雲 雲量
1/8 雲形 積雲 雲底の高さ 4,500ft、気温 19℃、
露点温度 8℃、高度計規制値 (QNH) 30.09 inHg

(13) DFDR及びCVR

同機には、DFDR及びCVRが搭載されており、本事故発生当時の記録が残されていた。

(14) 航空事故発生の概要

同機は、平成16年1月1日、株式会社日本エアシステムから運航を委託された株式会社ハーレクインエアにより、日本エアシステム979便として鹿児島空港を15時35分に離陸し、徳之島空港へ向け飛行した。

同機は、徳之島空港に着陸した際左主脚が破断し、左主翼先端を滑走路面に擦りながら滑走した後、16時24分ごろ、滑走路上で、かく座した。

同機には、機長ほか乗務員5名、乗客163名（5名の幼児を含む。）、計169名が搭乗していたが、乗客3名が軽傷を負った。

同機は中破したが、火災は発生しなかった。

2. 航空事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成16年1月4日、国土交通大臣から本事故発生の通報を受け、同日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名し、調査を開始した。

また、事故機の設計・製造国である米国の代表が調査に参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 飛行記録装置等の記録の解析
- (4) 主脚修理会社での作業実施状況等の調査
- (5) 米国国家運輸安全委員会 (NTSB) に依頼しての、同機の製造者における主脚ショック・ストラット・シリンダーの破断面等の調査
- (6) 我が国における主脚ショック・ストラット・シリンダー材料の調査（疲労強度試験を含む。）

3. 参考情報

これまでの調査結果により判明した、本事故に関する参考情報は、以下のとおりである。

3.1 左主脚の破断は、主脚ショック・ストラット・シリンダーに設けられたヒューズ・セクションで発生しており、破断面上に、疲労によると推定されるき裂が存在していた。

3.2 過去の事例を調査した結果、同様の主脚ショック・ストラット・シリンダーの破断事故が、同機と同系列型機に4件発生しており、本事故は5件目であった。製造者は、これまでの事故に対し、サービス・ブレティン（SB）によりヒューズ・セクションの点検を設定していた。

本事故の発生の報告を受けた製造者は、SBを更に改訂し、450着陸回数ごとにヒューズ・セクションのき裂の点検を行うよう、内容を強化した。

このSBの内容は、耐空性改善通報となり、これに基づく点検が、現在も継続されている。