

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成17年 7月29日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成16年7月15日（木）、大阪国際空港で発生した、全日本空輸株式会社所属ボーイング式747-400D型JA8099の航空重大インシデントについて、当委員会において重大インシデント発生以来、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、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等から、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。

しかしながら、同様の重大インシデントの発生防止の観点から、本重大インシデントの概要及び本重大インシデント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。

全日本空輸株式会社所属ボーイング式747-400D型
JA8099に係る航空重大インシデント調査について
(経過報告)

1. 航空重大インシデントの概要

- (1) 発生場所 大阪国際空港
- (2) 発生日時 平成16年7月15日 15時56分ごろ
- (3) 運航者 全日本空輸株式会社(以下「同社」という。)
- (4) 航空機 型式 ボーイング式747-400D型
国籍及び登録記号 JA8099(以下「同機」という。)
製造年月日 平成3年11月14日
- (5) 運航形態 定期(NH31便)
- (6) 出発地/目的地 東京国際空港/大阪国際空港
- (7) 搭乗者数 乗客266名、乗員14名
- (8) 負傷者数 なし
- (9) 航空機の主な損傷 機体 小破 軽微な火災発生あり
- (10) 運航乗務員
機長 男性 51歳
技能証明 定期運送用操縦士技能証明書(飛行機) 平成7年2月14日
限定事項 ボーイング式747-400型 平成16年5月25日
第1種航空身体検査証明書
有効期限 平成17年1月16日
飛行時間
総飛行時間 13,436時間26分
最近30日間の飛行時間 56時間52分
同型式機飛行時間 91時間02分
最近30日間の同型式の飛行時間 56時間52分

(11) DFDR及びCVR

同機には、DFDR及びCVRが搭載されており、本重大インシデント発生当時の記録が残されていた。

(12) 航空重大インシデント発生の概要

本件は、航空法施行規則第166条の4第9号に規定された「航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

全日本空輸株式会社所属ボーイング式747-400D型JA8099は、平成16年7月15日(木)、同社の定期31便として、東京国際空港を離陸し、15時54分に大阪国際空港に着陸した。その後、補助動力装置を始動して、スポット・イン後、キャビン後方の客室乗務員より、異臭が報告された。点検の結果、機体後方貨物搭載室左側面の汚水タンク裏側で、14本の電線の焼損が発見された。

2. 重大インシデント調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成16年7月16日、本重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名し、調査を開始した。

また、本調査には、重大インシデント機の設計・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) 関係者からの口述調査
- (3) 飛行記録装置等の記録の解析
- (4) 同社の定期整備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クランプ、電線等の調査

3. 参考情報

これまでの調査結果により判明した、本重大インシデントに関する参考情報は、以下のとおりである。

3. 1 焼損した電線の場所は、ステーション2120とストリンガー34Lが交差する付近であり、胴体フレームに取り付けられたアルミニウム製ブラケットにゴム製のカバーの付いたアルミニウム製クランプで束ね固定されている付近であった。

さらに、このクランプには変形が認められ、この変形が本重大インシデント発生に関与した可能性が考えられる。

3. 2 同社は、同型機において、当該部位およびその前後に位置する同様の不具合が発生する可能性のある部位に対する一斉点検を行い、少しでも曲がりの認められたクランプ全てを交換した。