

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成18年5月26日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成17年6月15日(水)、東京国際空港で発生した、株式会社日本航空インターナショナル所属ボーイング式767-300型JA8986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。これまでに事実調査の多くについては完了しているが、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) ホイール及びタイヤについて実荷重強度試験を実施中であり、その結果が出るまでになお時間を要すること
- (2) 国際民間航空条約に基づき本重大インシデント調査参加国(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、同様の事例により事故発生に至ることを防止する観点から、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。

株式会社日本航空インターナショナル所属 J A 8 9 8 6 (ボーイング式 7 6 7 - 3 0 0 型) 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 東京国際空港滑走路 3 4 L 上
(2) 発生日時 平成 1 7 年 6 月 1 5 日 9 時 5 9 分ごろ
(3) 運航者 株式会社日本航空インターナショナル (以下「同社」という。)
(4) 航空機 型式 ボーイング式 7 6 7 - 3 0 0 型
国籍及び登録記号 J A 8 9 8 6 (以下「同機」という。)
製造年月日 平成 9 年 1 1 月 1 4 日
(5) 運航形態 同社の定期 1 0 0 2 便
(6) 出発地 / 目的地 新千歳空港 / 東京国際空港
(7) 搭乗者数 乗務員 1 2 名、乗客 2 1 0 名、計 2 2 2 名
(8) 負傷者数 乗客 1 8 名が軽傷を負った。
(9) 航空機の損傷 中破
(10) 運航乗務員

機 長 男性 3 9 歳
定期運送用操縦士技能証明書 (飛行機) 平成 1 0 年 6 月 2 4 日
限定事項 ボーイング式 7 6 7 型 平成 6 年 1 0 月 1 3 日
第 1 種航空身体検査証明書
有効期限 平成 1 7 年 1 1 月 9 日
総飛行時間 7 , 6 5 4 時間 5 0 分
最近 3 0 日間の飛行時間 4 6 時間 1 5 分
同型式機による飛行時間 5 , 3 6 6 時間 1 4 分
最近 3 0 日間の飛行時間 4 6 時間 1 5 分

副操縦士 男性 3 7 歳
定期運送用操縦士技能証明書 (飛行機) 平成 1 6 年 6 月 7 日
限定事項 ボーイング式 7 6 7 型 平成 1 5 年 3 月 5 日
第 1 種航空身体検査証明書
有効期限 平成 1 7 年 1 1 月 1 1 日
総飛行時間 4 , 1 3 8 時間 0 6 分
最近 3 0 日間の飛行時間 1 7 時間 5 2 分

同型式機による飛行時間
最近30日間の飛行時間

772時間53分
17時間52分

(11) 気象

本重大インシデント発生時刻ごろの東京国際空港の航空気象観測報は、次のとおりであった。

10時00分 風向 030°、風速 14kt、卓越視程 7km、
現在天気 雨、雲 雲量 3/8 雲形 層積雲
雲底の高さ 700ft、雲量 5/8 雲形 層積雲
雲底の高さ 1,000ft、雲量 7/8 雲形 高積雲
雲底の高さ 1,500ft、気温 19、露点温度 18、
高度計規正值(QNH) 29.83 inHg

(12) 飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置に関する情報

同機には、飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置が搭載されており、本重大インシデント発生当時の記録が残されていた。

(13) 航空重大インシデント発生の概要

同機は、9時59分ごろ東京国際空港滑走路34Lに着陸した際、同機の前方着陸装置(以下「前脚」という。)が破損し、両タイヤが脱落したため、滑走路上で停止した。

本件は、航空法施行規則第166条の4第3号に規定された「オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱(航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。)」に準ずる事態であって、同条第14号の規定の適用を受ける事態と判定されたことから、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。

2. 調査の経過

航空・鉄道事故調査委員会は、平成17年6月15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3名の航空事故調査官を指名した。

また、平成17年10月18日、航空事故調査官1名を追加指名した。

本調査には、同機の設計・製造国であるアメリカ合衆国の代表が参加した。

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
- (2) 機体調査
- (3) 前脚の詳細調査
- (4) 口述聴取

- (5) 飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置の記録解析
- (6) ホイール及びタイヤの強度調査
- (7) 同機の重大インシデント時の着陸操作について模擬飛行試験装置を使用しての検証
- (8) 同機の重大インシデント時の機体運動について数値シミュレーションによる検証

3. 参考事項

- (1) 同機の飛行記録装置には、着陸時の垂直加速度値として、主脚接地時に約1.6 Gが、また前脚接地時に約3.4 Gが記録されていた。
- (2) 同機前脚の車軸は、永久変形を起こしており、端部で左右とも上方に約5ミリ、後方に約1ミリ変形していた。
- (3) 前脚に2本あるホイールについて破面を調査中であるが、変色、疲労痕は確認されていない。