

大洋航空株式会社所属 セスナ式172M型JA 3732 に関する航空事故報告書

昭和52年3月8日

航空事故調査委員会議決（空委第17号）

委員長	岡田 實
委員	山口 真弘
委員	諏訪 勝義
委員	上山 忠夫
委員	八田 桂三

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

大洋航空株式会社所属セスナ式172M型JA 3732は、昭和51年9月15日16時56分ごろ、相模湾上空（北緯35°03'30"，東経139°30'30"付近）において、後部左席の同乗者（以下「A」という。）及び後部右席のAの妻（以下「B」という。）が刃物で機長及び前席右側の同乗者（以下「C」という。）に切りつけた後、機外に出て行方不明となった。その後機長は出血多量のため意識を失い、操縦不能となったが、Cが操縦し、17時24分、東京国際空港の滑走路33Rに着陸した。

機体に損壊はなかった。

1.2 航空事故調査の概要

昭和51年9月16～17日 事実調査

1.3 原因関係者からの意見聴取

昭和52年3月4日 意見聴取

139001

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

事故当日、JA3732は近代航空株式会社のチャーターにより機長の外、前席右側にCが、後席にA及びBの夫婦の計4名がとう乗し、大島方面に向け周回飛行として調布飛行場を15時35分に離陸した。当該機のその後の経過については、機長及びCの口述によれば次のとおりであった。

当該機はBの要請により飛行計画を変更し、大島空港に16時16分着陸した後、16時31分に調布に向け河空港を離陸した。

当該機は磁方位210度の方向に離陸上昇し、高度3,000フィートで空港から5海里に達したので、16時36分に大島ラジオにその旨を通報した。

その後、当該機は上昇を続けながら左旋回し、三原山火口を二周して6,000フィートに達し、16時46分ごろ機首を磁方位15度に針路をとり、緩徐に高度を下げ、高度5,500フィート及び計器指示速度を約120マイル/時に維持して飛行を続けた。

当該機が大島と湘南の海岸線を結ぶ航程の半ばを少し過ぎたころ、突如A及びBが立ちあがって背後から機長に刃物で切りかかり、それを止めようとした前席のCにも切りかかってきて2～3分間乱闘となった。

その後、Aはキャビンドアのロック（左側）を外し機外に飛び出し、続いてBも機外に飛び出し行方不明となった。乱闘中に当該機は機首が大島方向に向いていたので機長は左旋回し機首を調布の方向に向けたが、出血が激しく、意識を失い始め、操作不能となった。

その後はCが操縦し横須賀、横浜、扇島上空を飛行し17時21分25秒東京タワーとコンタクトし、緊急着陸を要請した。

機長は出血と負傷のため、身体がきかなかつたが、着陸5分前位から意識が回復したのでCに対し操縦上の指示やアドバイスを与え、17時24分に東京国際空港に着陸した。

同機はその後誘導路C-3に入り約300メートルの地点まで地上滑走して停止した。機体の損壊はなかった。

139002

2.2 人の死亡，行方不明及び負傷

死 傷	と う 乗 者		そ の 他
	乗 組 員	そ の 他	
死 亡	0	2	—
重 傷	2	0	—
軽 傷	0	0	—
な し	0	0	

とう乗者「その他」の欄中死亡2は行方不明。

機長……右頸部及び右肩甲部 切創

C……右肩及び後頸部 刺創

右手及び左第3指 切創

2.3 航空機の損壊の程度

なし

2.4 乗組員に関する情報

機長 昭和30年11月20日生

事業用操縦士技能証明書（陸上単発）第5994号

昭和50年9月17日取得

第1種航空身体検査証明書第11650729号

有効期間 昭和51年5月29日から昭和52年5月28日まで

総飛行時間 397時間39分

同型飛行時間 107時間06分

最近30日間飛行時間 31時間17分

139003

2.5 航空機に関する情報

型 式	セスナ式172M型
製造年月日	昭和49年12月23日
製造番号	第17264481号
耐空証明書	第東51-068号
有効期間	昭和51年5月7日から昭和52年5月6日まで
総使用時間	641時間12分
最終50時間点検後の使用時間	7時間02分

2.6 気象に関する情報

大島空港

16時30分： 風向230度 風速5ノット

東京国際空港

17時00分： 風向100度 風速11ノット 視程18キロメートル
雲量1/8 2,000フィート 雲量5/8 2,500フィート

高層風観測(6,500フィート)

15時00分 八丈： 風向230度 風速15ノット

館野： 風向240度 風速10ノット

2.7 通信に関する情報

2.7.1 当該機が118.0 MHzで東京タワーを呼び、事件について発信しているのを、調布空港内の新日本航空整備株式会社社員が17時00分ごろ傍受した。

2.7.2 上記2.7.1の発信を調布ローカルで飛行中の航空機数機が傍受し、当該機が東京タワーとコンタクトするまで同機と交信し、調布への連絡や飛行上のアドバイスをした。

2.7.3 当該機は17時22分東京タワーと118.1 MHzでコンタクトし、緊急着陸及び救急車の手配を要請した。

139004

2.8 医学に関する情報

機長は右頸部に長さ約8センチメートル、深さ約7センチメートル、右肩甲部に長さ約18センチメートル、深さ約5センチメートルの切創を受け、僧帽筋、肩用挙筋、菱形挙筋、頸上挙筋、頸板状筋及び胸鎖乳突筋の各筋肉が、また副神経の分枝及び右第2.3.4頸神経枝の分枝の各神経が切れていた。

このため、知覚がまひし、腕の挙上に支障をきたした。

推定出血量は約2000ccで、入院時は出血性ショック状態であった。

2.9 人の生存、死亡又は負傷に関係のある捜索

救難及び避難等に関する情報

2.9.1 機長等の収容

- | | |
|----------|--|
| 17時24分 | 当該機着陸。 |
| 17時30分ごろ | 東京空港事務所消防課所属の救急車現場到着、止血の応急処置を行う。
出血多量のため、上記救急車から管制塔を通じ東京消防庁救急車の出動を要請。 |
| 17時42分ごろ | 東京消防庁救急車現場到着。(1台) |
| 17時50分ごろ | 機長を救急車に収容し病院に向う。 |
| 18時20分ごろ | Cを救急車に収容、病院に向う。 |

2.9.2 行方不明者の捜索

海上保安庁の巡視船が当日下田港及び東京港から各1隻が出動し捜索したが発見出来ず、現在通常業務にあわせて捜索中。

139005

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

- 3.1.1 機長及びCの口述によれば、A及びBはキャビン・ドアを開け機外に出たが、機長及びCも当時の状況及び負傷状態から、これを抑止することはできなかった。
- 3.1.2 事故当時の5,500フィートにおける風向風速を、八丈島及び館野における高層風観測値及び大島の地上観測値等から勘案し、240度の10ノットと推定すると偏流角は約3度となり、機長の口述による機首方位及び凶行発生時における関係位置から、凶行発生地点は北緯 $35^{\circ}03'30''$ 、東経 $139^{\circ}30'30''$ 付近であったものと推定された。
- 3.1.3 当該機の対地速度、飛行の時間的経過及び上記凶行推定地点を勘案すれば、凶行発生時間は16時56分ごろと推定される。

4 結 論

- (1) 機長は適法な資格を有し、有効な身体検査証明書を有していた。
- (2) JA3732は有効な耐空証明を有していた。
- (3) 機長は大島から帰航の途中、背後からA及びBに刃物で切られ、機長は操縦が不能となった。
- (4) CもA及びBの刃物で負傷したが、機長の操縦不能後は、Cが応急的に操縦して帰投した。
- (5) 凶行発生地点は北緯 $35^{\circ}03'30''$ 東経 $139^{\circ}30'30''$ 付近と推定される。
- (6) 凶行発生時間は16時56分ごろと推定される。
- (7) A及びBは飛行中キャビン・ドアから機外に出たものと推定される。

原 因

本事故は、飛行中A及びBがキャビン・ドアから機外に出て行方不明になったものと推定される。

139006