

航空事故調査報告書

東亜国内航空株式会社所属
エアバス・インダストリー式A300B4-2C型JA8237

千歳飛行場

昭和62年2月4日

昭和63年3月16日

航空事故調査委員会議決

委員長	武田	峻
委員	薄木	正明
委員	西村	淳
委員	東	昭
委員	竹内	和之

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

東亜国内航空株式会社所属エアバス・インダストリー式A300B4-2C型JA8237が、昭和62年2月4日、同社の定期104便(札幌-東京)として千歳飛行場を出発の際に、けん引車両による同機の移動中、13時00分ごろ、同機の出発移動作業に従事していた者が負傷した。

1.2 航空事故調査の概要

1.2.1 事故の通知及び調査組織

航空事故調査委員会は、昭和62年2月4日、運輸大臣から事故発生 of 通報を受け、当該事故の調査を担当する主管調査官を指名した。

574001

1.2.2 調査の実施時期

昭和62年2月6日 事実調査

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 事故の経過

JA8237は、昭和62年2月4日、同社定期104便として旅客139名、乗員10名(運航乗務員3名、客室乗務員7名)が搭乗し、13時00分ごろ、千歳飛行場駐機場10番スポットからけん引車両により後方へ移動を開始したが、駐機位置より約100メートル移動した付近において、同機のノーズ・ランディング・ギアの第1エンジン側で、操縦室との連絡業務に従事していた者(インターホン係員 以下「A」という。)が負傷した。

Aの口述によれば、

同機がスポットの中央付近を移動作業中、同機の第2エンジンの左前方エプロン上に異物(スパイク・タイヤの鋏)を発見した。Aは同機の移動には支障ないと判断して、移動作業終了後にその異物を除去することとし、同機のノーズ・ランディング・ギアのタイヤの前(移動方向側)を同機とともに移動しながらその位置を確認し、定位置に戻ろうと振り返ったときに、同タイヤに接触、転倒して足を同タイヤにひかれた。

とのことであった。

その後、同機は当該タイヤを交換し、1時間30分遅れて同飛行場を出発した。

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷

Aは重傷を負った。

2.3 航空機の損壊の程度

なし

2.4 航空機以外の物件の損壊に関する情報

なし

574002

2.5 航空機に関する情報

型 式	エアバス・インダストリー式 A300B4 - 2C型
製造年月日	昭和61年3月17日
製造番号	256
耐空証明書	第61-007号
総飛行時間	1,680時間17分
前回 A 整備後の飛行時間	15時間58分

2.6 気象に関する情報

千歳航空測候所の事故当時の気象観測値は、次のとおりであった。

12時57分 風向350度、風速23ノット、視程10キロメートル以上、気温0.6度C、
露点温度-13度C

2.7 その他必要な事項

千歳飛行場駐機場10番スポット付近の路面は、当日の雪氷状況調書によれば凍結しておらず、積雪もなかった。

3 事実を認定した理由

3.1 解 析

3.1.1 事故当時の気象は、本事故に関連がなかったものと推定される。

3.1.2 事故当時、千歳飛行場駐機場10番スポット付近の路面は凍結しておらず、また、積雪もなかったものと認められる。

3.1.3 事故当時のけん引車両は、正規に運用されていたものと認められる。

3.1.4 同機の出発移動作業は、同社のARS(aircraft release specification)メンテナンス・マニュアルに従って実施していたものと推定される。

3.1.5 Aが、同機の移動中、同機の第2エンジン側に異物を発見し、その位置を確認することに気をとられ、同機のノーズ・ランディング・ギアのタイヤに接触して転倒し、その際に足をひかれたものと認められる。

なお、これはトウ・バック・マンの位置からは、確認できなかったものと推定される。

574003

4 原 因

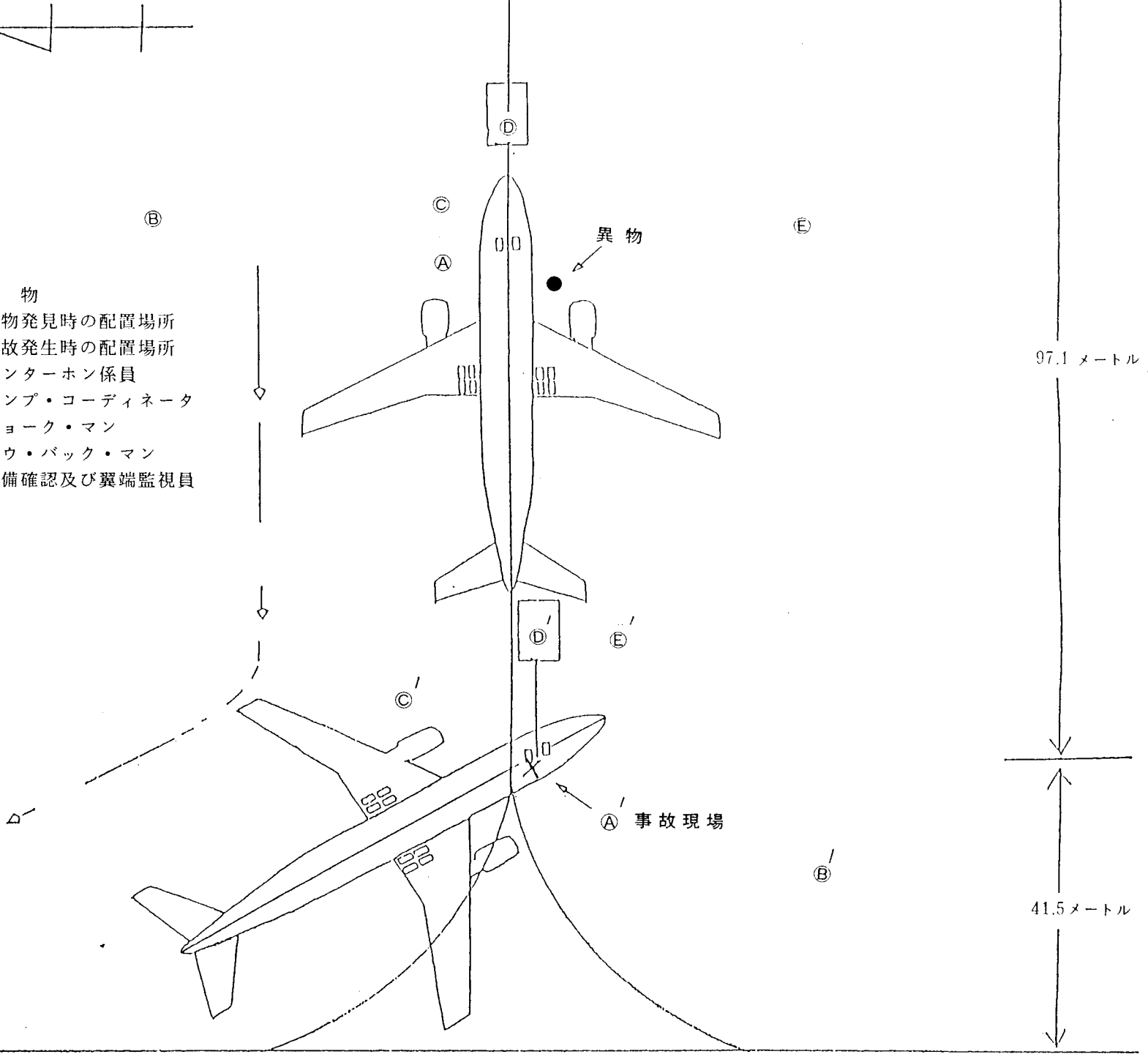
本事故の原因は、同機のけん引車両による移動中に、同機の操縦室との連絡業務に従事していた者がエプロン上に落ちていた異物に気をとられているうちに、同機のノーズ・ランディング・ギアのタイヤに接触して転倒し、同タイヤにひかれたことによるものと認められる。

574004



- 異物
- 異物発見時の配置場所
- 事故発生時の配置場所
- Ⓐ インターホン係員
- Ⓑ ランプ・コーディネータ
- Ⓒ チョーク・マン
- Ⓓ トウ・バック・マン
- Ⓔ 整備確認及び翼端監視員

574005-2



誘導路中心線