

ちょっと待て，“車”は急には止まらない

関西大学 社会安全研究センター 小澤 守

2024年は能登半島地震と羽田空港におけるJAL機と海上保安庁の航空機の衝突事故で始まった。能登半島地震については、そもそも道路網の希薄な地域での激甚災害のため、救援や復旧の手がなかなか進行しないようだ。孤立集落や避難先の過密など徐々に緩和されつつあるというものはいまだ途上で、被災された方々へのお見舞いを申し上げ、残念にも直接的にあるいは間接的に亡くなられた方々のご冥福を祈らざるを得ない。阪神淡路大震災を経験した者の偽らざる感想をいえば、我が国は29年間、危機管理に関してはほとんど成長しなかった。この件については別途コメントを残したい。

さて今回の話題は航空機事故である。能登で大地震が勃発した次の日、羽田でJAL機と海保機が衝突炎上というすさまじい事故が発生した。海保機の機長以外の乗組員は死亡、一方、JAL機の乗客と機長以下乗務員は全員が炎上中の機体からほぼ無事に脱出。客室乗務員の適切な誘導と乗客のスムーズな行動によって旅客機事故としては奇跡ともいえる事象に至った。この事故については現在、運輸安全委員会によって調査中であるため確定的なことは言えないまでも、他の交通事故などとの類似性も高いことから、筆者は大きな関心を持った次第である。

詳細はさておき、今回の事象の直接的な原因は、着陸態勢に入った航空機の前に海保機が飛び出した、というよりも進路である滑走路上に既にいたことである。これはいわば、夜に信号が青のところ、減速中とはいえそこそこの速度で進んできた大型バスの前にヘッドライトに照らされて子供が立っていたという状況である。歩行者でも自転車でも、物陰から急に子供が走って出てきてぶつかりそうになった、もしくはぶつかったという経験をお持ちの方も多いただろう。自動車なら急ブレーキをかけて停車することも可能だが、航空機では急に止まることなど到底できない相談である。このような滑走路上の事故は、1977年のテネリフェ空港事故（ジャンボ機2機が滑走路上で衝突）を最大級として少なくはないようだ。信号機があっても横断歩道や交差点での事故を防ぎきれないことを思えば、羽根を上げた図体の大きい航空機について滑走路上の交通管制がパイロットと管制官のやりとりだけというのは、どうにも不十分という印象が否めない。聞けば、空港には滑走路に侵入する航空機を検知するシステムがあるそうだが、管制官はそれに注意を払ういとまがないほど次々に発着する航空機対応に忙殺されているという。この点がどうにも引っかかる。

航空機にコンピュータが導入されたことで様々な安全システムが導入されたため、1970年頃以降事故件数は非常に少なくなっているが、機体の大型化によって事故の規模は逆に大きくなっている。管制においてもコンピュータが導入されたため1件に係る時間や負荷は軽減されてはいるが、その反面、航空機の便数が非常に多くなり、結果的に過重負荷になってはいなかったか。コンピュータや様々な検知システムが導入される前、管制塔には現在よりもっと多くの要員が配置されていたのではないか。もちろんコンピュータ導入が悪いわけでは決してない。ビジネスにおいては「コスト」という課題もあるが、安全に関わる

業務において、コスト勘定はすべきではない。コストを優先するあまり安全管理が手薄になるのは必定であり、新たな装置も適切に運用されていなければ導入の意味がないのと同じである。滑走路上でタキシングと管制業務と間に隙間はなかったのか、詳細な調査が待たれる。もし管制業務の要員不足が原因となれば、要員を増やす、もしくは、例えば鉄道の踏切の遮断機のような物理的な装置や手段を用意するなどの対応が必要になろう。それも可能な限り早急に。300人を超える奇跡的脱出の陰で、海保機の5名もの何にも代えようのない尊い命が失われたのだから。

