

時の動き

JAL機と海保機の衝突事故について考える

JAL被解雇者労働組合委員長 元機長

山口 宏弥



1月2日の夕刻、JAL516便が滑走路に進入していた海保機に衝突、両機が炎上し、海保機に搭乗していた5名が死亡、JAL機では379名全員が脱出に成功しましたが、15名の重軽症者を出すという大きな事故が発生しました。

航空機事故には複合的な要因があると言われていきます。現在、事故調査が進められています。事故調査は原因を究明して再発防止を目的にしたものです。一方、警察の捜査は犯人を特定するためであり事故調査とは異なります。犯罪性が認められない中で、警察

が関与することは、国際基準に反するばかりか、真の事故原因究明の妨げになります。

今回の事故は航空機の滑走路への誤侵入でしたが、誤侵入は航空機だけでなく地上車両や大型動物などがあり、2023年は米国の空港だけでも1760件、1日あたり5件という報告があります。その3割はゴアランドのパイロット操作で衝突が回避されています。今回の事故では、誤侵入の原因となった管制官と海保機とのコミュニケーション問題が取り上げられ、管制指示を無視した海保機と、管制官の

モニター不足などが指摘されています。しかし、管制の職場は20年前に比べて16%減員され、一方で取り扱い機数は1.5倍となっています。また地上管制システムの不備や導入の遅れなど、誤侵入の要因や背景にこそ目を向けるべきです。

また、私の35年間の乗務経験からパイロットと管制官のコミュニケーションだけでなく、操縦室内の連携にも関心があります。民間と公務員の職場に差はありますが、海保機長（39歳）と副操縦士（41歳）の連携についても無関心ではられません。

◆時の動き



海保機とJAL機、互いに気づかず衝突・炎上

今回の事故を回避する最後の砦はJAL機でした。なぜ3人のパイロットが滑走路上の海保機に衝突まで気づか

なかったのか？ との疑問が出されるのは当然のことで、事故機の特異性も含めて検証することは重要です。

JALは創業以来、米国製（ボーイング社など）の機材を使用してきました。欧州製のエアバスA350の運航を開始したのは4年前です。このA350型機にはJALのパイロットが慣熟した操縦桿は無く、操縦席の両サイドにあるサイドスティックによる操縦になっています。しかも、当該機はボーイング社の機材に乗務していた副操縦士が機種移行の訓練で操縦をしていました。そこで機長を含めた3人の連携はどうだったのか？ また、当該機種には操縦計器を正面の窓に映し出す「ヘッドアップディスプレイ」が装備されています。これが滑走路上の障害物を視認する上で支障を来すことになったのか？ などの検証が必要です。

衝突後の緊急脱出では、火災発生の
中、客室乗務員の判断で全員が脱出に

成功した点は、高く評価されるべきです。これは客室乗務員の日頃の訓練の賜物と言えますが、事故機では全てのドアに客室乗務員が配置されていた事実を見逃してはなりません。一方、B787型機などはドア数に満たない客室乗務員の編成数で運航され、職場が改善を求めているにもかかわらず、実現していません。脱出の成功を教訓にJALは客室乗務員の編成数を見直すべきです。また、今回の事故を契機にパイロットや整備士と同様に客室乗務員を航空従事者と位置付けることも必要です。

不安全要素や事故の背景を指摘するのは現場の労働者です。そのためには労働者が安心して働ける職場が必要であり、自由がモノが言える職場が保障されなければなりません。労働組合の役割は重要です。

(やまぐち ひろや)