

ジェイエア機が緊急RTO

2024-04-16

Q: どのようなイベントですか？

A: 2024年5月10日午後0時20分ころ、福岡空港で福岡発松山行きジェイエア3595便（乗客乗員48人、エアバスA320neo）が滑走路に向けて高速走行する滑走路に、福岡発羽田行きJAL312便（乗客乗員176人、ボーイング787-8）が停止線を越えて誤進入しそうになるトラブルがありました。ジェイエア3595便は管制官の指示で緊急離陸中絶（RTO: Rejected Take-off）しました。負傷者はありませんでした。ジェイエア3595便は機材の整備点検のためにキャンセルされました。国交省によれば、今回のトラブルは航空法の定める航空事故や重大イベント、「安全上の支障を及ぼす事態」には該当しないとのことです。ただ、日航機が停止線を越えた経緯に管制官とパイロットの「行き違い」があった可能性があるとして、録音済みの交信内容の確認や管制官とパイロット双方への聞き取りを進めて再発防止を図るとしています。



図.1 イベントのイメージ

Q: 国交省はこのイベントを重大イベントに認定しないようですが、どう思いますか？

A: このイベントは、1977年にハワイ領初島島の空港で起きたKLMとパンナムのボーイング747どうしの滑走路内衝突事故と本質的には同じです。この事故では、双方で583名の搭乗者が死亡しました。世界最悪の航空事故として記録されています。国交省は航空法の「安全上の支障を及ぼす事態」には該当しないと判断しているよ

HuFAC Solutions, Inc.

うですが、理解に苦しみます。ヒューマンファクターの観点から調査して、有効な再発防止策を講じていただきたいと思っています。

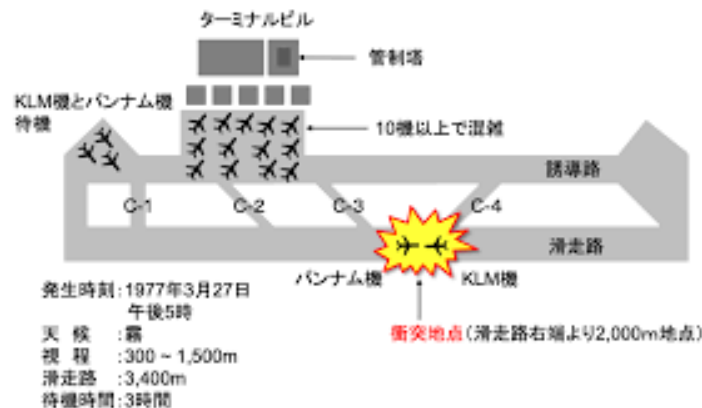


図. 2 テネフェ島事故のイメージ

Q: このイベントは、どのような点でテネフェ島事故と本質的に同じといえるのですか？

A: どちらも、航空機が滑走路 (Runway) を誘導路 (Taxiway) として使用していたという点です。テネフェ島事故では、別のトラブルで多くの航空機が誘導路に密集していたために、やむなくパンナム機が滑走路を誘導路として離陸のために走行していました。福岡空港での JAL312 便も、他の航空機が誘導路を占めていたために滑走路を走行するよう管制指示されていました。

Q: 航空機が滑走路を誘導路として使用することはよくあるのですか？

A: 離着陸の便数が増えて航空機が輻輳する最近の主要空港ではよくあります。それだけに、航空管制とパイロットの適正なコミュニケーションが必要になります。国際航空機関は、テネフェ島事故をヒューマンファクターの最重要課題として CRM 訓練などヒューマンファクターの対策を勧告しています。

Q: このイベントの原因は何だと思えますか？

A: イベントの経緯は図. 1 で概略わかつてと思います。原因は、図. 1 の②で JAL312 便のパイロットが「誘導路 E6 の停止線で停止するように」との管制指示を認識できなかったことです。

Q: JAL312 便のパイロットが重要な管制指示を認識できなかった理由は何だと思えますか？

A: 理由は図. 1 の①の管制指示の出し方にあります。JAL312 便のパイロットが本物の CRM 訓練をされていれば、管制指示を適切に解釈できたかも知れません。いずれにしても、「管制官とパイロットのどちらに責任があるのか」という観点からは有効な防止策は生まれません。国交省の航空局 (JCAB) や運輸安全委員会 (JTSB) にはヒューマンファクターの専門家がいなかったために、管制指示のどこが適切でないのか理解できないかも知れません。ヒューマンファクターの知識がある専門家であれば、すぐにわかります。

Q: このままではこのイベントの教訓が活かされませんが、どうされますか？

A: 幸いにも近々、弊社が関係者の方々に講演させていただく機会があります。その際、このイベントの原因分析ととるべき対策についてお話したいと思っています。

本情報に関する連絡先:

(株) ヒューファクソリューションズ

URL: <http://www.hufac.co.jp>

E-mail: info@hufac.co.jp