

高知空港緊急着陸事故についての声明

2007.03.17 航空安全推進連絡会議

2007年3月13日に発生した高知空港での全日空機の緊急着陸について、前輪が出ないままの胴体着陸の中、一名の負傷者も出さなかったことは不幸中の幸いであった。乗客の方々にお見舞い申し上げるとともに、同機のパイロット、客室乗務員の行動が的確であったことを改めて確認したい。

今回の事故の事例を見ても、地上からの支援はあったものの、結局、緊急事態を最終的に防ぐのは、パイロットの沉着冷静な判断とそれを支える知識・技量・経験ということにならざるを得ない。そのためにも、日常の訓練をおろそかにすることはできない。

しかし、このボンバルディア DHC8-400 型機のトラブルは以前から多数発生していた。トラブルが解消せず着陸装置や与圧・油圧関係にトラブルが多く、欠航となった事例も報告されていた。同型機では、主基地以外には確認整備士が配置されていない。すなわち、出先の空港では整備士なしで折り返してくる。毎便ごとの飛行間点検が航空機メーカーから不要とされていたためである。現場では悲鳴を上げていた。

昨年、私たち航空安全会議は、同型機の打ち続くトラブルの資料を航空・鉄道事故調査委員会に提出した。国土交通省にも要請を行った。国土交通省は、製造国であるカナダの運輸省、更には製造会社のボンバルディア社にも行き、意見交換をしたと聞いている。その後、ボンバルディア社主導で何らかの対策が実施され少しはトラブルが減少したと聞いていたが、根本的な改善にはなっていなかった。

今回の事故に限らず、最近の航空会社は整備に関する分析力と技術力を航空機製造メーカーに委ねたため、自分たちのそれを大きく低下させた。整備士は現場で徹底した整備をしたくとも、人員が足りない、部品がない、時間がないという状況に置かれることも多い。

一方で、航空会社による飛行機の整備は委託化が急速に進んでいる。航空会社はコスト削減のため中国や東南アジアの安い整備会社への委託化を拡大しているが、そこから戻ってきた飛行機には整備直後にもかかわらず不具合が見つかることも少なくない。海外委託先の品質が悪いため航空会社も監視員を増やすなどして対応したが、国土交通省も監視体制を強化せざるを得なくなった。責任を持って自分の飛行機を立派に整備したくても、もはや日本の航空会社にはその体制がなくなりつつある。私たちは自社での整備体制を強化するよう国や航空会社に強く訴えている。

こういった航空会社の整備体制は、この十数年で国の「規制緩和政策」の後押しを

受けて制度化されたものである。競争力強化を理由にコスト削減を無理に推し進めるあまり、安全を軽視する姿勢は、昨今のバスやタクシー業界、鉄道といった他の公共交通機関と一致する。利用者の安全そのものが軽視されていると言わざるを得ない。

国は「規制緩和で安全規制までは緩和しない。事故を起こす会社は自然に淘汰される」との立場だが、犠牲者が出るような事故は一件でもあってはならないのである。

今回の緊急着陸事故の原因調査が航空・鉄道事故調査委員会によって進められているが、まだ十分な調査が行われていないにもかかわらず、事故の翌日早々にあたかも原因が特定されたかのように報道されているのはいかがなものであろうか。航空事故調査の目的は同種事故の再発防止のために行われるのであり、そのためにはあらゆる角度からの公正で科学的な調査が必要である。現状のメーカー依存の整備体制にまで踏み込んだ調査を期待する。

負傷者ゼロという幸運で今回の事故を軽く見てはならない。今回と同様の事態がジェット旅客機で起こり、エンジンが地表と接触した場合には火災に至る可能性も十分考えられる。冒険や運に頼った運航などありえない。航空会社、国土交通省に猛省を促したい。