

6.まとめ

今回の運輸安全委員会ダイジェストは、主に「後方乱気流」と「滑走路等への誤進入」を中心に「ヒヤリ・ハット」について取り上げました。

取り上げた「ヒヤリ・ハット」とそれと類似した事故等の事例を比較して、これができたら事故等が劇的に減少する、ここを直したら事故等が無くなる、といった絶対的な解決法は見つかりませんでした。事故等の発生を抑えるためには次のことが重要であることが分かりました。

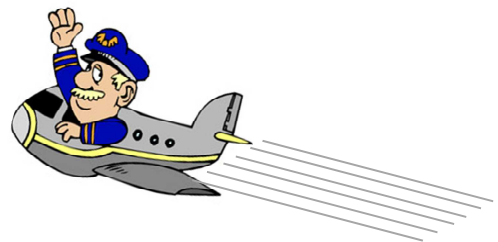
- ・航空関係者はすべて、安全に配慮し、常に基本に忠実に業務を行うこと。
- ・操縦士は、航空機を操縦する間、飛行に影響を与える情報に対して注意を払うこと。
- ・常に不測の事態を想定し、冷静に対処するための心構えを持つておくこと。
- ・運航乗務員同士がチームとして互いにチェックし合い、誤りを直ちに修正できる体制にしておくこと。
- ・定期的な教育や訓練により、ひとりひとりの安全意識を高め、業務の基本動作を徹底すること。

アンケートの回答やインタビューにおいても、これらのことが現場でも重視されていること、そのために様々な対策や取組が行われていることが分かりました。

今回の運輸安全委員会ダイジェストの発行に際しては、公益財団法人航空輸送技術研究センター、公益社団法人日本航空機操縦士協会、アンケートに回答して頂いた同協会会員の皆様、インタビューに応じて頂いたお二人、コラムを寄稿して頂いた操縦士様のご協力を頂きました。この場を借りて感謝申し上げます。

事故防止分析官のひとこと

今年は JAL123 便の事故から 30 年となりますが、アメリカでもジョン F ケネディー国際空港で A300 型機の離陸時に垂直尾翼を折損し墜落に至った事故が 2001 年 11 月 12 日に発生しています。この事故で、乗員乗客 260 人全員及び墜落した住宅街の住民 5 人が死亡しました。原因は先行機である B747 型機の後方乱気流に対し過剰なラダー操作を行ったことにより垂直尾翼を折損したことによるものとされています。今回、後方乱気流等を取り上げましたが、事故等と「ヒヤリ・ハット」は隣り合わせにあることを認識し、落ち着いた対応と確認を怠らないこと、自らを過信せず組織で対応すること、整備などの中で事故の芽を摘み取ることなど基本に忠実であることが事故防止につながるものと考えます。



「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、出前講座のご依頼をお待ちしております。

〒100-8918

東京都千代田区霞が関 2-1-2
国土交通省 運輸安全委員会事務局
担当：参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8111(内線 54236)

FAX 03-5253-1680

URL <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail

hqt-jtsb_analysis@mlit.go.jp