

4. まとめ

本号で紹介した事故調査事例（4 事例）及びそのほかの事故調査から、発生状況及び再発防止に向けての教訓について、以下のとおりまとめました。

機体動揺事故の発生状況

◆事故の発生状況

大型機による事故は 40 件発生していますが、その半数に近い 19 件は機体動揺事故が占めています。

◆負傷者の状況

機体動揺事故 1 件あたりの負傷者数は、機体動揺事故以外の大型機の航空事故に比べ約 4 倍となっています。

負傷者が発生した機内の位置は、機体の後方が約 72%となっています（位置が不詳を除く）。

◆原因分類

環境的要因以外に組織的要因等も関与

環境的要因が 7 件、環境的・組織的要因が 5 件、人的・環境的要因が 4 件、人的・環境的・組織的要因が 2 件となっており、環境的要因のほか、組織的要因等も関与し事故が発生しています。

事故調査事例から得られた教訓

○運航乗務員

- ・揺れが予測される場合、客室乗務員にはサービスや片付け、安全確認等で多くの時間が必要となることから、十分余裕を持って作業が行えるよう、極力早めにベルト着用サインを点灯すること

○客室乗務員

- ・出発前のブリーフィングで揺れの予測や降下中の着席について機長から説明が行われた場合は、揺れが始まると予測されたときまでには余裕を持って機内サービスが終了できるように計画を立てること
- ・乗客が適切にシートベルトを着用するようベルト着用サインなどの表示に対して注意を払うこと
- ・機内のアナウンスの聴取を心掛けるよう、乗客に対する注意喚起を行うこと
- ・状況によっては、機内サービスの中断、中止も考慮すること
- ・ベルト着用サイン点灯時には、離席している乗客へ着席を促すこと
- ・シートベルトの着用状態の確認などの安全確認を行うこと

○その他

- ・一部の機種について、乗客が歩行する場所にハンドルを設置する等の対策が取られているが、引き続きその有効性の検証を行うとともに事故防止のための更なる検討を行っていくこと
- ・乗客に対して機体が動揺した際の対処方法等を周知することについて検討すること

事故防止分析官のひとこと

機体動揺事故では、運航・気象のプロの技術でも予測が難しい乱気流等が突然、航空機と遭遇して発生しています。

乱気流等を予測する技術開発に期待を寄せる一方、日夜運航される航空機において、常に同様の事故が発生する可能性があるため、運航者・利用者それぞれの立場に応じた「最善の備え」が、未然防止・被害軽減につながるものと思います。

航空機を利用される際は、ベルト着用サインの点灯の有無にかかわらず、できる限りシートベルトを適切に使用することにより、ご自身を守っていただければと思います。

「運輸安全委員会ダイジェスト」についてのご意見や、講師派遣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 54234)

FAX 03-5253-1680

URL

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

e-mail jtsb_analysis@mlit.go.jp