ISASI 2008 参加報告

理事 千葉 博茂 監事 志鳥 學修

カナダのハリファックス (Halifax) において、2008年9月8日から9月11日まで ISASI の第39回セミナー (Annual Seminar) が開催されました。

● ISASI とは

ISASI は「航空機事故・安全調査官国際協会」という国際 NGO で、International Society of Air Safety Investigators の略称です。世界の航空機事故調査・安全調査関係者の情報交換と技術の向上を目的とした組織で、年に一回の Seminar が開催されます。今年は Canada Halifax で開催され、33ヶ国から約300名の参加がありました。日本からは、航空機鉄道事故調査委員会、NPO 航空鉄道安全推進機構、日本航空、全日空、航空保険、日乗連から各々の担当者が、また JAPA からは安全委員会が参加しました。

以下においてセミナーの概要を紹介いたします。

● Seminar の日程

Program は Tutorial 1日、Technical Program 3日の計4日間で行われました。
《Tutorial》

Tutorial は事故調査技術の向上を目的として行われます。

今回は General Aviation を対象にした内容で安全な調査、SMS を活用した調査技法などの紹介が行なわれました。

● Technical Program

Accident off the Coast of Moorea, French Polynesia

2007年8月9日に、DHC-6 が Moorea から

離陸直後に Elevator Cable の破損により6000 fpm で海上に激突した事故の調査についての報告がなされました。

Approaches of Accident Investigation in Different Cultural Contexts

ヨーロッパとアジアの事故調査について、発表者の研究結果に基づいて、文化の違いが事故調査過程や手法にどのような違いが出てくるかについて研究発表がなされました。

Causation: What is it and

does it really matter?

確率の高い原因から、かつ本当に必要な調査なのかを検証しながら調査を進めていく事故調査の方法についての発表がありました。

また法的な捜査と事故調査についての概念の違いについての発表がありました。

Managing the Complexities of a Major Aviation Accident Investigation

事故調査の手順を計画し、調査の実施と情報を管理することに使うことができる方法論の枠組みを開発するという NTSB で行われているプロジェクトについて発表されました。

Cockpit Information Recorder for Helicopter Safety

Bell 社がヘリコプターのための安価で新しい Cockpit Information Recorder (CIR) を開発した。CIR は高解像度のデジタルカメラ、GPS、センサーパッケージ、及びマイクロホンから構成されています。

Conversations in the Cockpit:

Pilot Error or a Failure to Communicate?

Glass Cockpit における Pilot と FMS CDU のやり取りは Operation なのか Communication なのか？ 単なる操作という定義をはず

して Communication という捕らえ方をすれば新しい取り組みが考えられるかもしれない。急速に発展している Glass Cockpit 化を前提にすると、今後 Interface 改善を実現する場合の有意義な研究テーマであると考え次第です。

What can we learn?

Pilot は Simulator Training や Check などで資格や技量の維持をできるが Investigator はいかにして事故調査の技量を高いレベルに維持するのかについて報告がなされた。

新しい Investigator は経験豊富な Investigator の報告書や彼らに同行して、自分の経験をつむことで技量や手法を高めるしかほかに方法はないのが現状です。

Problems in operating emergency evacuation slides: Analysis of accidents and incidents with passenger aircraft

非常事態における Evacuation Slides の使用に関する報告です。過去の事例で Maintenance 不良や Installation 不良が原因で50%の Slides が航空機の緊急事態発生時に使えなかったと報告されました。さらに強風、航空機の姿勢、火災の発生でもその使用が制限されてしまいます。

Swissair 111 Update - Modi-Plus Modification

Swiss Air の Captain による In-flight Smoke や Fire に対処するための航空機の装備について発表がありました。

現在航空機には Engine と貨物室、客室のトイレ以外に火災や Smoke の Sensor も消火器も装備されていない。

また Pilot は Smoke や火災が発生した場合の Emergency Landing、Ditching の訓練を十分にやっている訳ではない。

彼は Galley、Cockpit や機内から見えない場所に Sensor と Halon 消火器の装備を推奨している。実際に Swiss Air の航空機に Sensor と Halon 消火器を装備している実態の報告がありました。

Applying HFACS to Major Aircraft & Railway Accidents (柿本由紀子先生)

HFACS* と SHELL モデルを主な航空機 &

鉄道事故に当てはめて事故分析を行なうプロジェクトの紹介がなされました。

航空機事故は焼津沖上空の Near Miss 事故、鉄道は JR 西日本の神戸での脱線事故が取り上げられ、それぞれに興味深い内容になっています。以上が、主要なテクニカル・プログラムの概要であり、その他の報告や詳細な内容に関しては、ISASI のホームページを参照して下さい。

* Human Factors Analysis and Classification System

● まとめ

各国の事故調査機関、航空局、航空機メーカー、航空会社その他、関係機関の Member が集まる ISASI の果たす役割は航空事故の原因調査と再発防止という目的のためにますます大きなものになるでしょう。

わが国もぜひ、航空機事故調査のあり方を ICAO 条約および世界標準を適用し、犯罪の立証ではなく事故の防止や安全の増進のための調査であるように抜本的に改革すべきであることが痛感された次第です。

また、わが国の航空機鉄道事故調査委員会の現状と比較すると、各国の調査官の就任期間や経歴は20年や30年が常識です。また、専門の研修機関や研究機関を常設して調査官の技量の維持を図っています。わが国も各国の水準まで調査委員会の組織と機能の充実を図っていただきたいものです。

2009年の世界大会は米国フロリダ州の Orlando で開催することが決定しました。2010年には、いよいよ札幌で開催される予定です。昨年の Singapore に続き、今回も JAPA の航空安全委員会が参加し、札幌大会の運営に関する有益な情報収集ができました。とくに、参加者の家族に対する Excursion や参加メンバーに対する手厚い接遇の方法など貴重な大会運営のための情報を得ることができました。JAPA および航空安全委員会の根本委員長には、誌上をかりて謝意を述べさせていただく次第です。

参考：ISASI ホームページ

<http://www.isasi.or.jp/>