



## 疲労に関する NTSB Chairman の発表 (その2)

### 3. Shuttle America /Delta Connection の事故 (続き)

出発の時点ではクリーブランド空港の視程は良く、雪は降っていませんでした。進入開始の時点では使用滑走路 28、Heavy Snow、視程 1/4 mile、RVR(滑走路視程) 6,000 ft で、ATIS では Glide slope for Rwy 24L and 28 are unusable と報じていました。進入開始の気象要件は RVR 4,000 ft で、進入を開始することは出来る状態でした。この場合 ILS DH (Decision Height: 決心高) は 429 ft AGL (地面よりの高さ) を適用すべきでした。

パイロット二人は Glide Slope についての情報を確認せず、ILS が正常である場合の 227 ft AGL を決心高として進入を行いました。進入中に吹雪で RVR は 2,000 ft に低下しましたが、アウターマーカーを通過しているので、DH まで降下できると進入を続けました。誤ってセットした DH で滑走路灯がやっと見えました。パイロット二人は着陸できるものか少し迷ったものの引き続き降下しました。副操縦士は接地寸前 (対地約 10 ft) に雪により一瞬視界を失いましたが着陸を強行しました。事故機は 6,017 ft の滑走路の真ん中近く 2,900 ft に接地し、滑走路内では停止できず滑走路他端を 42 kt (78 km/h) で通過し、空港外周フェンスに衝突して停止しました。機体の大きな損傷は前輪だけで、燃料漏れもないことが空港消防により確認されたため、緊急脱出は行われませんでした。乗客は脚立で機外に出ました。報告書では 71 名の乗客のうち 3 名が軽傷を負ったとされています。

事故機が飛び出した滑走路 10 末端側の Runway Safety Area は長さ 60 ft 幅 250 ft であり、FAA 基準の長さ 1,000 ft 幅 500 ft と比べ非常に不十分なものでした。

### 4. ウィスコンシン州のトレーラー事故

2005 年 10 月 16 日ウィスコンシン州 Osseo の高速道路で午前 2 時ころトレーラー・トラックが道路右側に踏み出しました。運転手が左にハンドルを切り道路に戻そうとしましたが、トレーラーは右側に転覆し西行きの 2 車線と路肩を塞いでしまいました。約 1 分後地元ハイスクールの応援バンド一行を乗せたバスがトレーラーに衝突しました。乗客 4 名とバス運転手が死亡し、35 名の負傷者が出ました。現場は道路照明はなく、トラックの下面が後続車に向いていたため、バス運転手が転覆しているトレーラーを認識するのが遅れました。事故原因はトレーラー運転手の居眠り運転とされました。運転手の事故前の勤務および休養は次のごとくでした。

(次頁に続く)

14日午後10時30分に仕事を終え、その夜は友人とレストランで談笑しています。調査の結果、自宅に15日午前6時に帰ったことが分かっています。午前11時より午後5時すぎまで、携帯電話で多数の会話をしています。この記録からは休養を取れたとしても、午前6時から6時間弱の間と見られています。午後7時にインディアナ州の会社に出社し、始業点検ののち午後8時ころミネソタ州に向かう700 kmの運転を始めました。事故はその約6時間後、520 km 走行したところで発生しています。

NTSB は Recommendations として新たに4項目を挙げています。Federal Motor Carrier Safety Administration には、トラック、バスの疲労に関係する事故を減少させる技術開発と、疲労管理の総合策検討を要求しています。

National Highway Traffic Safety Administration には、危険を察知すると自動的にブレーキがかかる車両衝突防止装置と、車両の挙動を安定化するシステムが有用かどうか判断することを求めています。

またトラック運行会社には疲労に関する教育の徹底などを求めています。

なお NTSB 委員の一人は、事故報告書に同意した上で「州のバス運航ガイダンスには、対向車または先行車が 500 ft (150 m) 以内になれば、夜間は前照灯を上向きとして走行する、とある。この事故ではバスは前照灯を下向きとして高速走行を行っていたことが確認されている。前照灯を上向きとしていれば、トレーラーをもう少し早く発見し損害を小さくできたと考える。」という少数意見を加えました。

## 5. バッファロー Bombardier Q400 事故

2009年2月のニューヨーク州バッファローでの Bombardier 機の事故については、双方のパイロット共に疲労が見られると記述があるものの、報告書の事故の要因には疲労を入れませんでした。しかし私は、パイロット二人が1,000マイル以上の通勤をし、基地に最低限の泊まる所も確保されていないという、疲労に関する問題に焦点を当てる機会を逃したかと自問しています。

機長は乗員控え室で夜明けを待ち、副操縦士は一晩かけてシアトルからニューヨークまで2便の操縦室予備席での通勤で出社しています。NTSB が数十年にわたって疲労について研究、文書化および調査を行ってきても、まだ疲労が事故に関係したかどうか判断しなければならないことは、遺憾なことと思います。

(注) バッファロー事故については、日乗連ニュース No.33-44/45 を、

Runway End Safety Area の関連情報は、日乗連ニュース No.33-28/43 を参照下さい。

尚、バッファロー事故の報告書は近日中に発表される見込みです。

(以上)