



## 「機長が知らないうちに事故認定」

### ～ 問われる安全管理システムの健全性 ～

LEG 委員会ニュース

#### <経過>

2018年8月、宮崎県沖合高度3万フィートを巡行中のA320型機が、高度1,000フィート（約300m）上方を交差した航空機（B747型機）の後方乱気流と考えられるじょう乱により、予期せぬ機体の揺れに遭遇しました。当該便の機長は乗務後、客室乗務員から「揺れによりシチュエーションがこぼれた」との報告を受けていましたが、客室乗務員の転倒や負傷等の報告が無かったことから、機長報告書の提出は行いませんでした。しかし、乗務一週間後の受診結果で、当該客室乗務員の尾てい骨骨折が判明したため、航空事故と認定されました。当該機長は、会社から事故認定の事実およびそこに至るまでの経過を全く知らされず、報道機関のニュースで初めて知りました。

運航の最終責任者である機長が、自身の乗務した便で「客室乗務員が転倒し怪我をしたこと」を知らされていなかったにも拘わらず、会社が国交省へ報告し事故認定されたため、当該機長は国交省に航空事故報告書を提出せざるを得ませんでした。

#### <LEG委員会が考える問題点>

##### 1. 手続き上の問題

乗員からの聴取が容易な状況であるにも拘わらず、機長・副操縦士への事象確認や飛行データとの照らし合わせをすることなく、会社が国交省に「航空事業者による報告」（航空法第111条の4）を行なったこと。

##### 2. 機長報告に対する介入

当該機長への事実関係の情報伝達や認識の一致が不十分なまま、機長の航空法第76条に基づく「事故報告」の内容や手続きが進行したこと。

上記の問題点の背景には、安全管理システム（ICAO Annex 19）で求められている「トップから現場までが、信頼関係をもって安全にかかる情報の共有を確保し、十分なコミュニケーションを図ることによる風通しの良い職場環境を確立すること」（国交省資料より）を確実に実施していない事に起因しており、これは安全管理システムの健全性に関わる問題です。

以上