

年末の航空機連続事故（587号）

2025年 1月 石館

新年あけましておめでとうございます。昨年の1月1日は能登大地震、1月2日は羽田空港の事故と散々なスタートとなりました。今年は平穏な正月であるよう祈っています。2025年は国民の5人に1人が75歳以上の後期高齢者となる“超高齢化社会”を迎えます。2025年問題は医療、介護、雇用福祉などに深刻な影響を及ぼし、人材不足や後継者問題、医療費の増加が予測される。



ただ昨年末の12月25日、アゼルバイジャン航空機の墜落で38人が死亡、12月29日には韓国の航空機が胴体着陸の失敗で181人中179人が死亡といった惨事が続きました。

今回の事故でロシアの国内空港の利用を巡る懸念が広がっている。ウクライナ軍のロシア領内への攻撃能力の向上で空港が事実上の戦時下に置かれ、誤射される可能性が高まっているためだ。

今回の事故は、事故機の損傷の状態からロシア軍の防空部隊のミサイルによる誤射との見方が強まっている。さらに不安が広がれば、ロシアと中国など新興国を結ぶ空路にも悪影響を及ぼす可能性がある。同機はアゼルバイジャンの首都バクーから目的地のロシア南部チェチェン共和国の首都グロズヌイに向かっていった。

ただグロズヌイ周辺で大きく予定航路を外れ、カスピ海対岸のカザフスタンのアクタウ近郊で墜落した。ロイター通信によると同機はロシアの防空システム“パンツイリ”に撃墜されたと報じた。



AP 通信も同日、同機の破片の分析から、地对空ミサイルによる攻撃を受けた可能性が90～99%あるとする航空専門家の分析を伝えた。事故原因の特定作業はロシアとアゼルバイジャン、カザフスタンの3カ国が進めて

いる。

アゼルバイジャンは曖昧な幕引きは受け入れがたい立場だ。同国のメディアは、ロシアの謝罪を求めるアゼルバイジャン議会の議員のインタビューを報じた。

今後の調査結果に関わらず、ロシアの国内空港の利用リスクが各国の航空会社に意識されていくのは必至だ。

ロシアのプーチン大統領は28日、アゼルバイジャンのアリエフ大統領と電話協議した。ロシア領空内で悲劇的な事故が起きたことについてアリエフ大統領に謝罪した。しかし事故原因についての言及はしなかった。



炎上した韓国機

今度は続いて、韓国のムアン国際空港で29日午前9時頃、乗客乗員計181人を乗せた旅客機が着陸に失敗炎上した。179人が死亡、2人のみが救助された。

同じ航空機事故でもアゼルバイジャン機と韓国機の事故とは全く性質が違うものである。韓国の事故機は29日8時54分に着陸許可を受け、57分には管制

官は“バードストライク”に注意するよう事故機に伝えた。59分パイロットは鳥との衝突に言及しながら遭難信号を出してゴーアラウンド（着陸やり直し）を実施。旋回して午前9時に逆方向から再び滑走路に接近を試み、9時1分に滑走路に向けて着陸許可を受け、2分に車輪が出ないままに胴体着陸。3分に機体が壁に衝突し、炎上した。

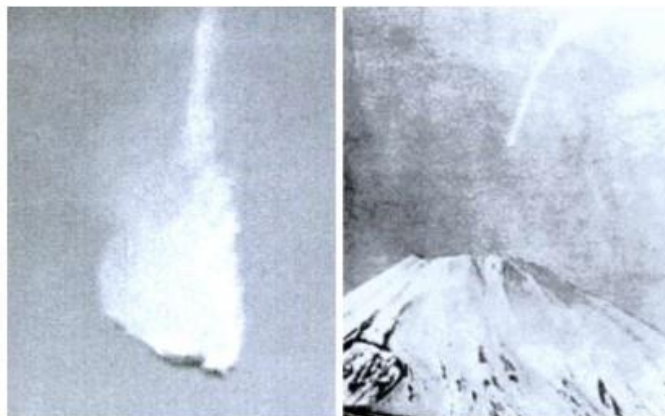
事故機は着陸時に車輪が出ず胴体着陸を試みたとみられるが、バードストライクとの因果関係はあるのであろうか。航空評論家の青木氏によると“鳥の大きさにもよるが、バードストライクが起きても基本的にエンジンはすぐに停止しない”と指摘。“エンジンが1基機能していれば飛行、着陸できる”とした。



また“バードストライクでエンジントラブルが起きたかもしれないが、エンジントラブルと車輪を降下させる装置の不具合が関連したケースは聞いたことが無い。複数のトラブルが別の理由で同時に起きた可能性はある”と話した。事故の原因究明はいずれ明らかになるであろう。

小生の記憶ではなぜか航空機事故は連鎖するように思える。”事故は連続する“としばしば恐れと共に語られ、また実際にそうした傾向があったことは否定できない格言である。しかし1966年春ほどの出来事は前例がなかったに違いない。1966年2月4日には東京湾に全日空機が墜落し、133人全員死亡。その惨

事の記憶が冷めやらぬ1か月後、今度は外国航空機が2日連続で大事故を起こした。1966年3月4日午後8時過ぎ、濃霧の羽田空港で、カナダ太平洋航空機が着陸失敗。乗客乗務員の64名が犠牲になった。この事故から一夜明けた3月5日午後、今度は羽田発香港行きの、124人搭乗のBOAC機が富士山麓に



富士山麓に墜落していくBA911便(右) © Hiroaki Ikegami、ジェット燃料を噴出しながら墜落する同便

快晴の日中に白煙を噴いて落下する機体は写真にも撮影され、先進国に比肩しつつあった日本で、その象徴ともいえる東京や富士山での、事故は世界に衝撃を与えた。

直接の原因は山越の季節風で生じた強烈な乱気流による空中分解と断定された。2月4日から3月5日までのほぼ1か月の間に3件の大事故が起きたなど、互いに関連性はないが、人々の記憶に大きく刻まれた。

直接の原因は山越の季節風で生じた強烈な乱気流による空中分解と断定された。2月4日

ただ航空機の事故率は0.0009%で、438年間毎日搭乗して1度の確率と言われ、例えば2012年には29億人の乗客数で372人の死亡者数で、自動車事故は0.33%(300人に1人)で航空機は事故率からして乗り物の中で最も安全だとも言われる。小生は仕事柄航空機に乗ることが多かったが、正確な数字は分からぬが搭乗数は500回を超えており、それでも確率からして無事であって当たり前だったかもしれない。

昨年末からの航空機事故は今年になっても連鎖しないように祈りたい。

今年は587号になるレジメでスタートするが、毎回資料を調べたり、文章を考えたりするのが苦痛になってきており、余りみっともない内容と文章で恥をかきたくないので(いやもう十分恥をかいているかもしれませんが)もしかしたら今年で終わりにするかも知れません。ただ自分の勉強にもなり脳の活性化にもなるのでもう少し続けたい気持ちもありますが。

