

記者会見要旨からの抜粋

委員長記者会見要旨（平成26年5月28日）

平成26年5月28日（水）14:00～14:53 国土交通省会見室 後藤昇弘委員長

発言要旨

運輸安全委員会委員長の後藤でございます。ただいまより、5月の月例記者会見を始めさせていただきます。

それでは、本日は、お手元の資料にありますように、3モードにおける事故等調査の進捗状況一覧と、勧告に基づき講じられた措置として2件、また、先日、私が出席しました国際運輸安全連合（ITSA）委員長会議の概要の順にご報告させていただきます。

1. 事故調査の進捗状況報告

（ピーチ・アビエーション(株)所属エアバス式 重大インシデント）

はじめに、4月28日（月）に、那覇空港においてピーチ・アビエーション所属のエアバスインダストリー式 A320-214 型の航空重大インシデントが発生致しました。

重大インシデントの概要ですが、4月28日、那覇空港 RWY18 に向け PAR 進入中のピーチ・アビエーション 252 便が対地接近警報装置（EGPWS）が作動したこと等によりゴーアラウンドを行いました。当該機には、乗員・乗客計 59 名が搭乗しておりましたが、負傷者はありませんでした。

調査の状況ですが、本重大インシデント発生後、速やかに調査官を、同社の本社がある関西国際空港及び那覇空港に派遣し、初動調査を行いました。

機長、副操縦士、客室乗務員及び管制官から口述聴取、機体の調査、管制機関における調査を行い、管制交信記録、レーダー航跡記録等を入手しました。また、飛行記録装置（DFDR）及び対地接近警報装置（EGPWS）からのデータのダウンロードを行いました。CVR の記録につきましては、上書きされ有用なデータは残っておりませんでした。

当委員会は、入手した資料を整理しながら、調査を行っておりますが、本重大インシデントの調査にあたって、どのような状況下で降下が始まり、何故ゴーアラウンドに至ったのか、また、管制指示及び操縦室内の状況等について明らかにしていきたいと考えております。

先にも申し上げましたが、本重大インシデント発生前後の CVR の記録がなく、操縦室内の状況を示す直接的な記録がないことから、DFDR のデータ及び EGPWS のデータの解析調査、管制交信記録、レーダー航跡記録の解析調査、気象データ等の解析を進め、操縦士及び管制官の口述の内容とを慎重に突き合わせし、操縦室内の状況を確認する必要があります。

現時点では、これら入手した資料、データを慎重に分析している段階であり、また、今後必要に応じて操縦士等から追加的な口述調査を行う可能性もあります。そのため、関連するデータや関係者の口述内容等、さらには、それらの突き合わせが済んでいない段階で、DFDR のデータのみを公表することは、誤った憶測を生むおそれもあり、現時点では DFDR のデータをお示しすることは控えさせていただきますと考えております。皆様のご理解をお願い致します。

（調査の進捗状況一覧）

続きまして、現在、運輸安全委員会が調査を行っている事故及び重大インシデントの調査の進捗状況についてですが、詳細は資料 1 をご覧ください。

4. 質疑応答

（ピーチ・アビエーション(株)所属エアバス式 A320-214型重大インシデント関連）

問： ピーチ機の件で、2点お伺いします。今日でちょうど事故から一か月ということですが、調査の中で、操縦室内の会話が上書きされて、残っていなかったということなのですが、残っていなかったことによる調査への支障と、上書きされて残っていなかったという事態に対する委員長の受け止めについて教えて下さい。

答： CVRのデータが残っていないということについて、確かにCVRのデータが残っていれば非常に有用であると考えておりますけれど、一方、これがないと何もできないかという、そういうことでもございません。今回、DFDRの記録は残っています。また、管制交信記録、乗務員の方からお話を伺っております。これらの情報を基にして、調査を進めていくということでございます。CVRが残されないというのは、時折ございます。例えば、国際線で長い時間飛ぶような路線で、途中で事故とか重大インシデントに遭遇した時に、緊急着陸する目的地まで距離が長い、時間がかかるということだと、CVRの時間というのは大体2時間というのが仕様になっていますので、それを越えたフライトがあると上書きされる可能性が高いということで、やむを得ないというケースも時折ございます。

問： そうすると、それほど大した支障はないという認識なのでしょうか。

答： 乗員の方がいらっしゃいますので、そういうところで追加的なお話を伺うとか、その他のデータを突き合わせすることで操縦室の様子は相当程度判明してくるのではないかと考えています。

問： CVRは当該重大インシデントのフライトに関しては、完全に残っていなかったのですか。

答： そのとおりです。

問： どの辺から入っていたのでしょうか。そのあと3回くらい飛んでいますか。

答： 調査に関係するかどうかということに注目したので、どこから残っていたのかは把握していません。

問： DFDRについては出せないということですが、ピーチ・アビエーションが公表している事実がありますが、10キロぐらい手前で着陸態勢となり、5キロぐらい手前で海上から100メートルぐらいでEGPWSが鳴ったとか、事業者が公表している事実と異なる部分とかありますか。

答： 報道では、そのように聞いていますが、それも含めて確認作業中でもありますので、申し上げることはできません。ご了解いただきたいと思います。

問： 管制交信記録というのは、管制官側がしゃべったこととパイロット側の両方が入っているのですか。

答： 両方入っています。

問： PARの場合、コールバックをするなど言われていますが、それでも操縦室内の状況をうかがう手掛かりとなるような、機長や副操縦士の声は入っているのですか。

答： 管制官が航空機に送信した内容と、航空機が無線で管制官に送信した内容は残されています。

問： 管制交信記録とかDFDRは、どれくらいの時間をさかのぼって調べられるのですか。

答： DFDRは仕様上25時間が要件です。管制交信記録は航空局のほうが管轄しているので定かではありませんが、今回の事案に関係する部分は十分にカバーしています。

問： DFDRも管制交信記録も十分ですか。

答： そうですね、25時間記録できるので、十分収まっています。

問： 委員会で調べるのは、およそ何時間分ぐらいですか。つまり、降下の開始何分前、30分とか10分とかですか。

答： 記録は、入手しています。あとは分析の中でどこまで、必要と見極めるかということになります。

問： 先程幹事社からの、CVRが消えたことの委員長としてのご見解と伺いますか、ご意見があればという質問がありましたが、改めて委員長として何かありますでしょうか。

答： 当事者のパイロットも含めて運航者がどのように認識していたかということですね。その辺が調査の対象になりますので、そこは私から直接答えられないということです。

問： トラブル後に長期間飛行しなければならず上書きがされるとい、やむを得ない場合であれば別として、今回の件は必ずしも飛行を続けなければならない事情がなかったと思われるフシがありますので、そういったケースに関して、早期のCVRの保存などを一般的に業界なども含めて求めるようなお考えなどはありますか。一般的に、トラブルが起きた時には、CVRは2時間しかないの、極力早期にCVRを確保して欲しいというような意見を、運輸安全委員会なり委員長として出すお考えはないでしょうか。

答： 後で重大インシデントあるいは事故になっていたことが判明したところ、CVRは消えていたということがあります。長時間とることが現実的にどうかということもありますが、過去の調査での状況あるいは今後のあり方について考え方をまとめたいとは思っております。具体的に、そういうものが現場で長時間とっておけるものか、大変難しいと思いますし、そういうことを含めて、議論をしたいと思います。

問： 旭川空港で同様に地上に異常接近した例があったと思うのですが、その時もボイスレコーダーの記録が上書きされて消えているということがあったと思います。報告書を見るとそれで支障があったという内容だったかと思うのですが、全く同じような事案が今回続いているので、そうすると何らかの手立てが必要なのではないかと思います。また今から議論してというのは、前回のは何だったんだ、という気がします。何らか航空業界に対して、例えば今であればメモリは2時間とはいわず何十時間も残せると思うのですが、何か勧告を出すようなことはないのでしょうか。

答： そうですね。それも踏まえて検討したいと思います。何とも申し上げられません。ただ、コックピット

のボイスレコーダーというのは、いろいろなものが入っています。事故調査あるいは操縦に関連するものだけでなくものがありますので、どこまで議論できるかというのは、大変難しいものがあります。それも含めて検討の対象にしたいと思います。CVRは事故調査にとって非常に大事な情報源でありますので、事故あるいは重大インシデントが起こったら直ちに停止して保全措置をとってもらおうよというの、基本的に我々の考えです。そして、航空会社の規程の中でそのように定められているわけです。ただ個別の事案では必ずしもCVRが停止して保全されないケースは時々ありまして、個別的な事案が今回こういった事情に基づくものかというのは、今後の調査の中で明らかにしていきたいと思います。その評価も含めて、まだ今日はお話しすることは控えさせていただきたいと思います。

問： おそらく2時間というのは、ICAOの規程で世界中で一緒なのではないかと思うのですが。

答： CVRは、元々30分タイプだったのですが、技術革新によって2時間に延長されています。それから、マレーシア航空のようなことがあり、それをさらに延長しようという話があります。技術革新とともにDFDRにしるCVRにしる、記録時間はだんだん長くしていく方向にありますし、我々もなるべく早く実現して欲しいと考えています。

(全日本空輸(株)所属ボーイング式787型重大インシデント関連)

問： NTSBがFAAの787バッテリーの安全性を認可した時の審査が不十分という勧告を出しましたが、JTSBの所感をお願いします。

答： このたびNTSBから発表されたものは、米国ボストンで発生したバッテリーの損傷事案に対するものでありまして、これは最終調査報告書とは別に行われたものであり、ボーイング787型機の設計製造国の事故調査機関としてリチウムバッテリーの証明プロセスについて、改善を勧告したものと理解しております。我々が扱っています高松空港の事案について、まだ部会の審議が終わっておりませんので、これとの関係についてはお答えすることはできません。NTSBの件につきましては、調査に関しては当委員会と緊密に連絡を取り合っているところでありまして、調査実施国として米国NTSBが行っているボストン事案の調査に基づいて行われたこのたびの安全勧告についてですが、我々からコメントするのはどうかと思いますので、控えさせていただきたいと思います。ご了解ください。

問： 審議中ということですが、現在の状況と今後の見通しを。それからNTSBの場合は製造国なので特殊ですが、JTSBのほうでも、報告書の公表前にそういった勧告をするような可能性というのはあるでしょうか。

答： 今回NTSBは報告書を出す前に勧告を行ったわけですが、それはsafety recommendationでして、必要なことは早めにやるということで、彼らはそのようにやっているわけです。私どもは、意見照会あるいは意見聴取後にその結果を審議することになっておりますので、そういう意味で、先ほど申しましたとおり、公表時期については、なかなか答えられないところがあります。できるだけ早期に調査報告書の公表をすべく全力で取り組んでまいりたいとは思っております。

従いまして、部会の審議はまだ終わっておりませんので、調査報告書の内容に関することに対しては、まだお答えできないということをご理解いただきたいと思います。

問： 日本の高松事案は審議中ということですが、進捗状況はいかがですか。

答： 現在報告書の翻訳作業が終わりかけている段階ですので、今から意見聴取、意見照会に回し、その結果を受けて、再び審議をして、公表ができるということになります。まだ、ちょっと時間がかかるかと思います。

問： 国内、国外それぞれ意見照会に当たられると思いますけれども、それはもうすぐそれにかかるという意味合いですか。

答： 基本的に、国内のほうは意見聴取でこれは少し早くできるかなと思っておりますけれども、意見照会、特に国外に関しましては期限が60日ありますので、2か月くらい待っていただかなければなりません。6月初めとして、60日くらい余裕を見ていただき、それから答えに関して審議をやりますので、もう少し時間がかかります。

問： 審議をして、意見照会をして、また審議をするということですか。

答： そうです。

問： 意見照会は6月頭からですか。

答： 現在、原因関係者に対する意見聴取と関係国に対する意見照会のための翻訳作業と校正作業をやっている段階です、これが完了すれば、速やかに送付します。その後の手続きについては、外国については60日という先方のコメント期間がありますので、それで意見聴取先、あるいは関係国等から意見があれば、それをさらに審議していくという予定です。

問： この調査の進捗状況を書かれるときに、調査中があつて、審議中があつて、意見照会作業中となるわけですね。

答： 調査中というのは、まだ報告書ができていない段階です。審議中に入ると、報告書の一応のひな型はで

きている、中身について議論して意見照会・意見聴取をやって、その答えを受けて、さらに審議をするということですが。

問： 事故調査とは別に、運航再開されてから6月1日で1年になるわけですが、調査を進めている中、成田で同様の事案が発生した一方、トラブルも出尽くして安定してきているという意見も聞くのですが、この一年どのようにご覧になるでしょうか。

答： ボーイングは対策として改良を行いました。航空局でもそれを評価して運航再開が始まったわけです。その後、1件だけ成田でおっしゃるようなバッテリーのトラブルが起こったという以外には、今まで起こっていないわけです。

ITSAの委員長会議の会場においてボーイング787型機の件でアメリカ側から特別な報告があるかと思っておりましたが、進捗状況の報告のみであり、当委員会も進捗状況の報告を行いました。事故調査当局としては事故・インシデントの調査を進めていくしかないが、NTSBは最終的な報告書より先に勧告を行うことにより現状の改善に努めたのではないのかと思います。当委員会はできるだけ早く報告書を公表することに努めたいと思っております。

当委員会は幅広く調査・審議を進めていますので、実際の事故の原因等や本質的な改善については、今後公表される調査報告書を見ていただきたいと思いますと思っております。

問： 安全勧告をJTSBでも出すということでしょうか。

答： NTSBで出された勧告の概要としましては、

第1. 単一セルの過熱に起因する影響を正しく評価可能な試験方法の開発

第2. 開発した試験方法を今後開発される航空機の証明へ適用

第3. 第1での試験を行うに当たり、航空機に対する影響を最もよく模擬するようなセルの熱暴走を発生させる手法についてのガイドラインの作成

第4. リチウムイオンバッテリーを採用している現行機について証明内容をレビューし、必要に応じ第1の試験方法による再試験の実施

第5. リチウムイオンバッテリーに限らず、新技術の証明に当たって、第3者から構成されるパネル等の活用との内容で5番目が最も重要だと思いますが、NTSBはボストン事案についてこのようにとらえていて、当委員会でも似たような事案についての議論をしているわけですが、今後の意見聴取、意見照会を経た審議後にどうするか決めることになるかと考えています。

問： 最終報告書の公表と同じタイミングで行うのですか。

答： 行うのであれば、そうです。

問： NTSBの安全勧告は抽象的で、FAA側も勧告を受け止め、進めていますという対応のようですが、このような内容であればもっと早い段階で勧告できたのではないですか。なぜこのタイミングで勧告をだしたのでしょうか。調査が難航しているということでしょうか。

答： NTSBの安全勧告に対しては、NTSBがボストン事案についての独自の調査に基づいて行ったものであり、一方、高松事案についての当委員会における調査及び審議は現在進行中であることから、当委員会からはコメントは差し控えさせていただきたいと思っております。

問： ボーイング787型機の件の意見照会先はNTSBだけですか。

答： NTSBを通して必要な関係機関へ照会します。フランスにも事故調査機関を通して意見照会を行います。

問： 当事者としてボーイング社や航空会社などに対しても行いますか。

答： お答えできません。

問： 高松事案に対しての関係先のみですか。ボストン事案に関連してJALなどには意見照会をしますか。

答： ボストン事案はNTSBが調査することですので、当該案件の意見照会はNTSBが決めることです。

問： 意見照会はまとめた報告書案について異議がないか聞くのですか。

答： 事実関係の内容の確認を含め行います。

問： NTSBを通して関係先に意見照会を行うということは、FAAやボーイング社からは意見の回答は来ますか。

答： MD-11機の事故の例でいいますと運輸安全委員会はNTSBに対して意見照会を行ったら、NTSBがFAAやボーイング社に意見照会を行い、NTSBが意見を集約して回答しています。ボーイング787型機も同じようなプロセスになると思います。

問： MD-11機の場合はFAAに対して安全性などについて意見照会をすべきとしたのですか。

答： MD-11機の場合はFAAに意見照会をすべきことがあったからですが、ボーイング787型機の件については公表前につき詳細の意見照会先は差し控えさせていただきます。