

# 事故

## 那覇空港で航空機炎上！

那覇空港で爆発炎上する航空機



平成 19 年 8 月 20 日（月曜日）10 時 35 分頃、到着便の中華航空機ボーイング 737 型機（乗客 157 名、乗員 8 名）が着陸後に出火炎上。乗客乗員は脱出シューターにより全員避難。（資料 1：総務省消防庁）

当初、右エンジン付近から出火し、避難する乗客



爆発炎上後、窓から避難する機長



消火中も逃げ遅れはないか確認する消防士





まず、航空機は風を正面に受けて離着陸する。当時の事故機の侵入方向を見ても分かるように風は写真の左から右方向へ吹いていた。国際線スポットに到着すると、右エンジン付近からの燃料漏れとエンジンなどの余熱に伴う出火が風に煽られたことにより左エンジン側に拡大したと思われる。直後、大爆発を起こし、炎上する。これはタイヤなどに引火し、それが破裂したことにより大きな爆発に繋がったものと推察する。この大爆発を前に奇跡的に乗客乗員の避難を完了。前ページの写真にもあるように、機長は窓から脱出を試みるほど余裕のない状況だったことが窺える。

航空機の乗員はある意味、危機慣れという状態にあり、ちょっとやそっとの危機には鈍くなっている場合があるので注意が必要だが、批判の中には脱出の際に乗員が乗客にヒールを履かせたまま、若しくは荷物を持たせたまま脱出シューターを滑らせたことにも言及しているが、逆に乗員がそれを注意していれば時間に手間取り、パニックも拡大し、犠牲者が出ていただろう。しかも、脱出シューターがそれくらいで破れるようなものならば初めから採用すべきでない。脱出シューターは海上に不時着した場合には、切り離せば救命イカダにもなるような丈夫なものである。サメに食いつかれても大丈夫なものでなければならぬ。機長も「逃げ遅れはないか」とキャビンを確認に行っていれば、犠牲者となっていたであろう。乗員や整備士、若しくは管制から避難完了と機体やキャビンの状況などの報を受け、乗客の安全と自身の危険を認知したからこそ、機長は最後に窓から逃げたのだ。

マニュアルはあくまでもマニュアルであり、全ての現場や事例に通用するものではない。やはり危機的状況に遭遇した乗員一人一人の臨機応変な判断が最も大切なのである。これこそが危機管理能力である。その点で言えば、今回は犠牲者を出さなかった結果からも乗員の判断は正しかったといえる。あらゆる声はあるだろうが、長年の積み上げられた事故検証などにより、短時間で避難できる機体造りと体制構築という航空業界全体としての取り組みが今回の人的被害を食い止めた。粗探しをするのもいいが、逆に一步間違えば多数の犠牲者が出た大惨事にもかかわらず、なぜ一人の犠牲者も出なかったのかという点を究明すべきである。そこには必ず結果に繋がる理由が存在する。それが今後の同じような事象に対し、有効な対策手段の確立に繋がることになる。ただし、爆発した機体の中に乗員が取り残されているかもしれないという初歩的な誤情報により消防士を危険に晒したことは反省すべきであろう。そして業火の中、危険を顧みず必死に救助活動に当たった消防士に敬意を表したい。

写真提供：株式会社アイランドリンク 辻本博史さん、那覇港湾・空港整備事務所

参考資料：資料1 総務省消防庁「那覇市において発生した中華航空機炎上事故（最終報）」H19.8.20 17:30 現在

謝辞：上記の皆様のご協力とご理解に感謝申し上げます。

当会、発行物における文章・画像の著作権は当会及び個人、又は第三者に属しており、無断での複写・転用を固くお断りいたします。

2007年8月28日現在。今後、更新されることがあります。