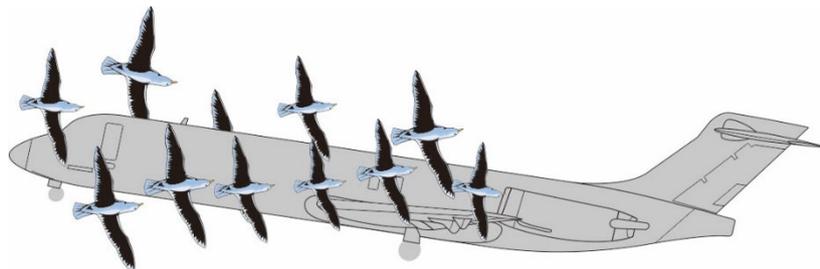


ハドソン川の奇跡

関西大学 社会安全研究センター 小澤 守

本稿の読者の皆さんは映画『ハドソン川の奇跡』、原題は機長のニックネームである“Sully”，をご覧になったでしょうか。2009年に実際に発生したUS Airways 1549便のハドソン川への不時着水事故を題材にしたものである。話の中心は事故後に実態を明らかにしようとする米国運輸安全委員会NTSB調査官たちと機長、副操縦士のフライトシミュレーションをめぐるやりとりであった。ネットの情報などによると実際にはNTSBの調査官らは機長らの行動にかなり好意的で、映画公開のあと、クレームを出したとか。それはそれとして、あの映画は実に重要な問題を提起したと感心している。おそらく脚本家や監督（Clint Eastwood）のリスク認識が的を射たものであったということなのだろう。ご覧になっていない方もおられるだろうから、若干説明しておこう。

乗員乗客155人を乗せた1549便はラガーディア空港を離陸直後にバードストライクによって左右両エンジンとも停止状態に追い込まれた。機長たちは、エンジンの再起動を試みるが完全に停止しており再起動を果たせないことが明らかになるや否や救難信号発出とともにラガーディアの管制塔に緊急連絡。管制官からラガーディアへ引き返すよう指示されるが無理と判断、テターボロ空港にも同様に無理と判断し、被害を最小限に食い止める方法を探り、相対的に安全と判断して最も近くのハドソン川に不時着水したと主張。一方NTSB調査官らは実際のパイロットによるフライトシミュレーションによればラガーディアへもテターボロへも着陸可能となることを指摘した。それに対して機長らはバードストライクからエンジン停止、各種計器のデータなどから緊急対策として何が可能か判断するのに時間がかかるが、シミュレーションにはその点が含まれていないことを訴える。ヒューマンファクターが考慮されていないという表現でNTSBの判断に真っ向から反論すると、NTSB調査官らは35秒の空白時間において回避行動を取り始めるというシナリオを実施することとした。そして、再度フライトシミュレーションを行ったところいずれの空港へも着陸不能との結果が得られ、機長らの行動が妥当であったと認められたのである。



この監督が意識したかどうかはわからないが、筆者は、限られた時間の中で機長が的確な判断したことを取り上げながら、その判断には時間がかかるという点がキーポイントとして据えているのではないかと感じた。あらかじめ対応が

決まっていることを時間がきたらその通りに実施するのは可能であっても、突如想定を超えた事態に遭遇し、何よりシミュレータではなく現実に155人の命がかかっているという場面で瞬時に判断を下すことが非常に難しいのは機長の主張通りで、判断に30秒あまり時間がかかったとしても不思議ではない。

最近、福島第一原発を再訪して、現地で当時事故対応に当たられた方たちならびに本社で対応された方の両方から話を聞く機会があった。現場で見聞きしている現実と、はるかかなたで音声や文字情報によって判断しているもの間にはかなりの乖離があったという。電源喪失でプラントパラメータが全くわからない、報告しろとの本社からの命令、何がどうなっているのか判断できない、そんな状況に追い込まれた現場。片や、正確な情報が入ってこない、映像が見えない、どこかで正常性バイアスが働いたかもしれない本社。こうした状況に、あのハドソン川の不時着事故は、かなりの点で酷似しているように思う。つまりレーダーの画面や音声で判断している管制官と機上の機長らとでは判断が異なるわけで、それは当然である。例えば管制室にコックピットから機上の各種データと同時に映像が届けば多少なりともこの乖離を埋めることができるのではないか。もちろん分単位で離着陸するすべての機体の情報など扱えるはずもないが、メーデーの発報とともに当該機の主要な運航パラメータとコックピット内の状況が危機対応管制官の目の前に映し出されるというのはどうだろう。無理な注文か。危機に際して遠く離れた対策本部の存在を軽んじるわけではないが、その本来の役割は直接危機に対面している現場を様々な点で冷静に支えることなのではないだろうか。さて、この事故において、現状の管制システム、管制室のあり方は十分に検証されたのだろうか。映画ではそこまではわからないのだが。