

379人脱出 薄氷18分

炎上したJAL機の状況

JAL516便(エアバスA350)
全長 66.8m 標準座席数 369
全幅 64.75m 非常口 8ヶ所
全高 17.05m



時々 刻々

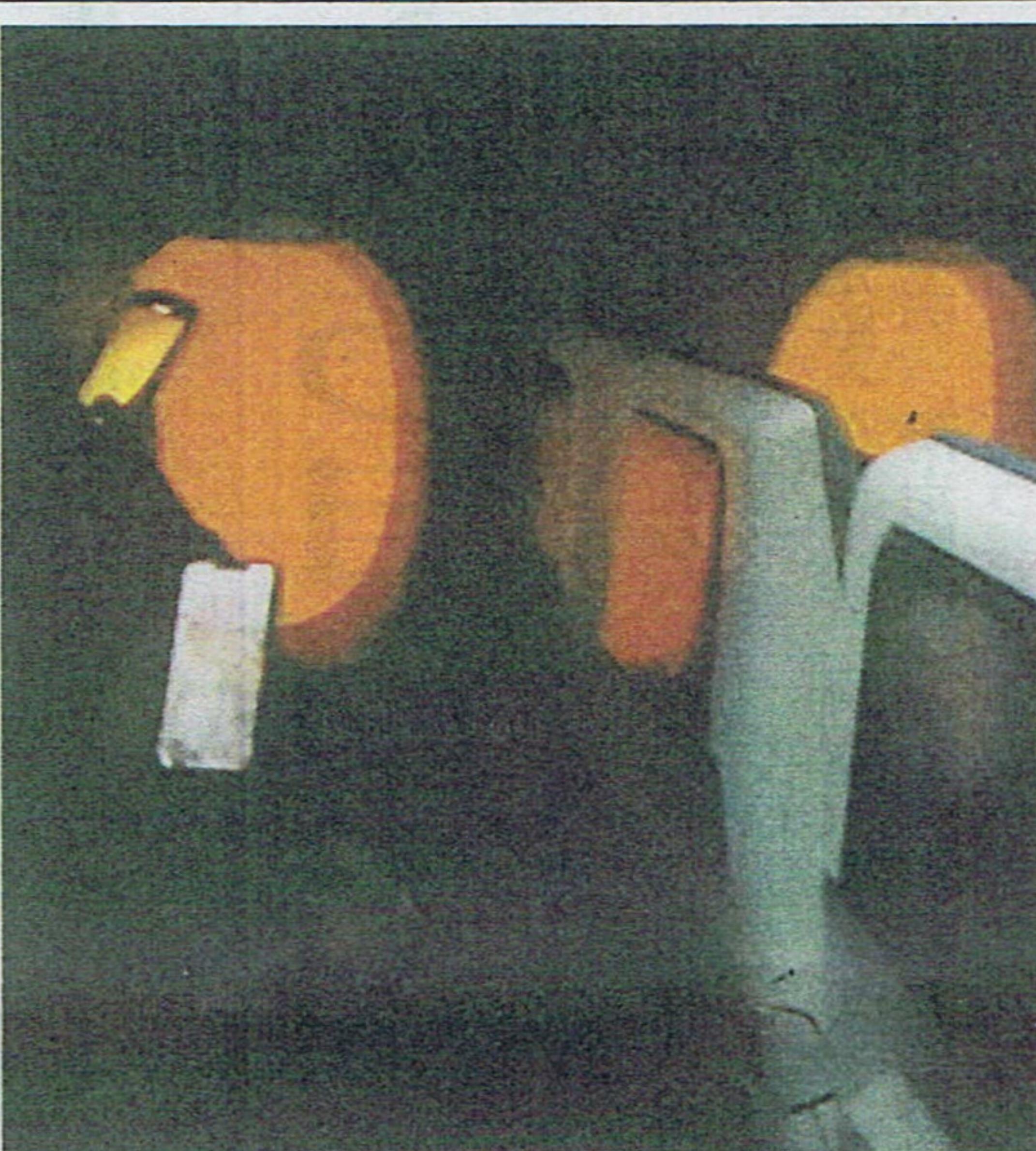
事故があつたのはJAL機が車輪を出ししながら高度を下げ、着陸した時だつた。乗つていた歯科医の40代女性は、鳥が航

羽田空港で日本航空(JAL)機と海上保安庁の航空機が衝突、炎上した事故では、JAL機の乗客乗員全員が脱出した。事故発生から最後の脱出まで18分。炎に包まれた中での379人の脱出は「奇跡」と称される。滑走路で飛行機同士が衝突する未曽有の事故はなぜ起きたのか。▼1面参照

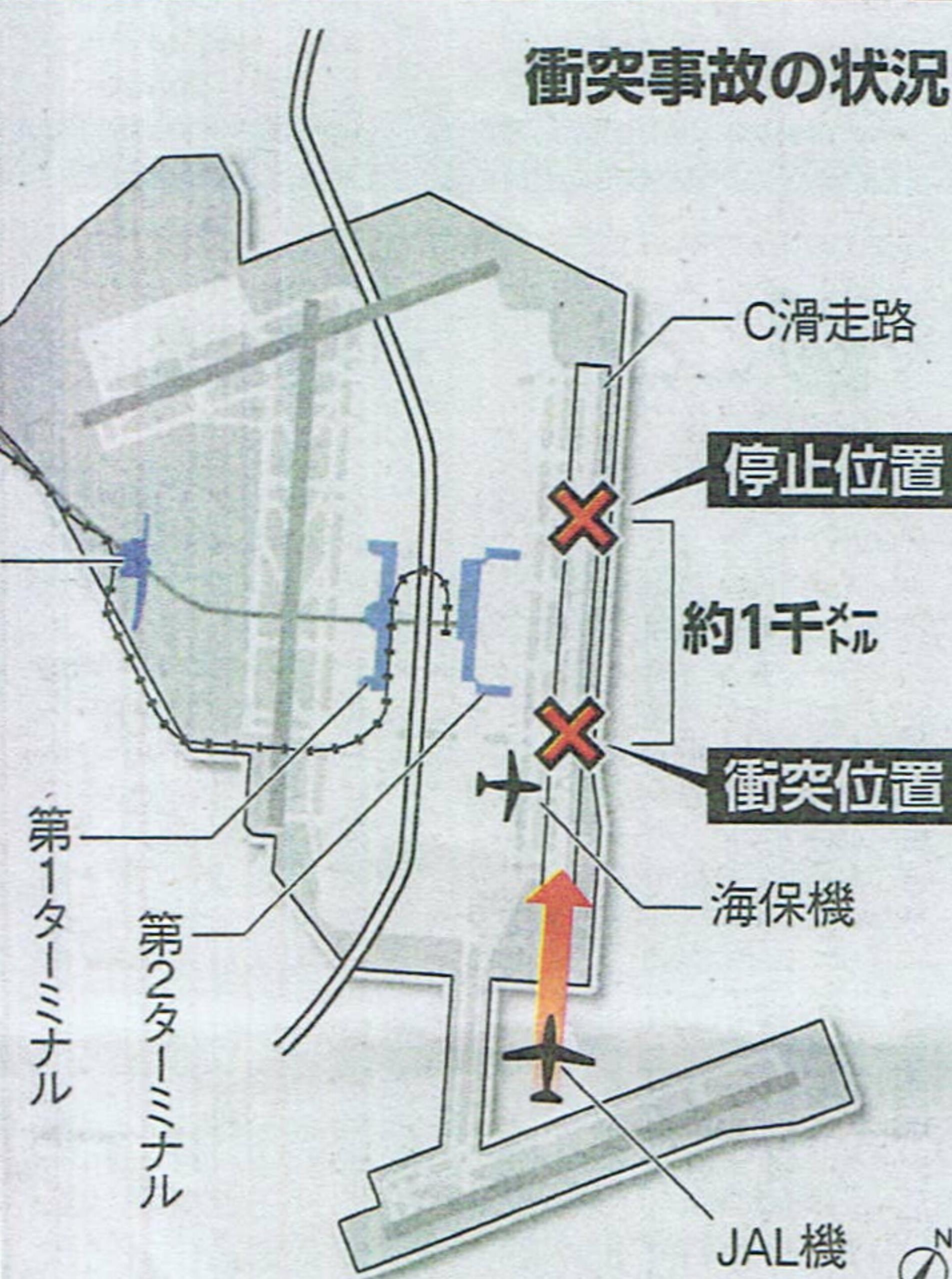
事故に衝突する「バードストライク」が起きたとき窓から外を見た。主翼から火が出ているのが見えた。

「落ち着いてください。荷物を取らないでください」。キャビンアテンダント(CA)がメガホンを使うなどして大声を張り上げた。煙が機体に入ってきた。

乗客の男性会社員(33)は、CAから「真ん中と後ろの出入り口は使えないと最前方の非常口へ誘導され、機外に脱出。背後にはエンジンが焼け焦げ、炎上を続ける機体が見えた。JAL機では3日前



JAL機の窓からは、燃えさかるオレンジ色の炎が見えた=乗客提供



炎上事故の経緯

午後4時15分	日本航空の航空機が新千歳空港(JAL)を出発
45分	海上保安庁の航空機が格納庫を出て、新潟空港に向かう羽田空港を発つ予定時刻(海保)
5時47分ごろ	両機が衝突、炎上(運輸安全委員会)
55分	海保機の機長から羽田航空基地へ「滑走路で機体が爆発した」と通報(海保)
56分	管制塔から東京消防庁に「滑走路で海保機とJAL機が接触した」と通報(東京消防庁)
5時5分	JAL機から乗客・乗員が脱出を完了(JAL)
9時半	C滑走路をのぞく3本の滑走路が運用再開(国土交通省)
35分	海保機が鎮火(東京消防庁)
1時ごろ	国の運輸安全委員会が調査開始
午前2時15分	JAL機が鎮火(東京消防庁)
1時6分	警視庁が現場検証開始

JAL機と衝突した海上保安庁のボンバル300型みずなぎ=2009年

「訓練の成果出た」「検証が不可欠」

専門家はどう見たのか。「すばらしい対応だ。日頃の訓練の成果が出たのだと思う」。約30年間、JALのCAとして勤務した経験がある筑波大の江上いづみ客員教授はそうたたえる。江上さんによると、CAは定期訓練に毎年1回、参加しなければならない。不合格だとすぐに乗務停止となるため、「プレッシャーがかかり、みな勉強して臨む」と言う。事故時の機内映像を見た江上さんは「CAは大きな声で乗客を落ち着かせるように努めており、訓練で身についたことを実行できているように見える」と話す。

一方、JAL機に乗り合わせた別の男性会社員(28)は煙が充満する機内で、炎の熱気を感じながら待たされたといい、「なぜすぐに脱出口が開かなかつたのか」と話す。元JAL機長で航空評論家の杉江弘さんも、「事故の詳細はまだ不明だが、脱出に時間がかかり過ぎている印象を受けた」という。

JALによると、事故発生は2日午後5時47分ごろで、機長が最後に外に出たのが同6時5分ごろ。この間、約18分。杉江さんは「火の回りが早ければ、大きな被害が出ていた恐れもあつた。検証が不可欠だ」。

「不用意に開けず」

JALは3日夜に会見し、当時の状況を説明した。衝突後に機体が停止した後、前方にいた客室乗務員が左側の中央付近にあるエンジンから火が出ていたのが見えることを確認。安全だ

に開ければ火が機内に入り込み危険。どこから逃げ出せばよいのか、冷静に判断するために時間もかかる。JRによると、機体には8力所の非常口があつたが、火災のため、脱出口として使つたのは、一番前と一番後の計3力所だった。

「出入り口 真ん中は使えない」誘導

専門家はどう見たのか。

明星大特任教授は「今回の事故は予期せぬタイミングで発生し、CAは状況の把握が難しかったと思われる」と指摘する。

JRによると、機体には8力所の非常口があつたが、火災のため、脱出口として使つたのは、一番前と一番後の計3力所だった。