

日本航空元機長
前田崇城大教授

生体認証でロック解除を

ドイツ機墜落 操縦士閉め出され悲劇

フランスで起きたドイツ旅客機の墜落事故は、副操縦士が機長を操縦室から閉め出し、急降下させたことが濃厚となった。空の安全を脅かす事態に、元パイロットの前田岳夫・崇城大宇宙航空システム工学科教授(69)は「操縦士が持ち場に居られないリスクをゼロにすべきだ」と指摘する。

パイロット養成課程を 前田教授によると、操縦室に入る際はドアの前で暗証番号を入力する。その際は室内にモニターで映し出され、不審者を確認した操縦士は「ディナイ」を選びロックできる。特に2001年の米中



ジェット機のシミュレーターで、操縦室上部にあるドアロックのつまみを示す前田岳夫教授＝崇城大の空港キャンパス

「リスクゼロの仕組み」求める

強化され、施錠すれば操縦室への侵入を防げるようになった。ただ、今回の事故はドアをロックするシステムが悪用された可能性が高く、いったん退室した機長が操縦室へ戻れず、副操縦士の行動を防げなかった。

国土交通省は欧州航空安全庁の対応を受けて操縦室に2人以上を常に配置させる体制を検討中。欧州では操縦士がトイレなどで退室する際、代わりに客室乗務員を入室させる航空会社が増えている。しかし、同省航空事業安全室は「室内に2人いれば、今回の事故が防げたのか。客室乗務員が入りする際のリスクもある」。

り、有効性を検証する」と話す。

前田教授は「事故が起きた以上、退室した操縦士が戻れない状況をつくるべきではない」として、指紋や眼球など生体認証でロックを解く仕組みを提案する。ただ、生体認証はテロリストの脅迫で解錠を迫られるなどのリスクも含む。

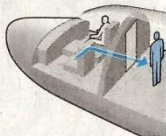
一方、国内では1982年、機長の異常操作で日航機が墜落し、173人が死傷する事故が発生。操縦士の身体検査で、精神面のチェックが厳格化された経緯がある。前田教授は「現在のシステムは、運航中の精神的変調を想定していない。まずは周囲が変化に気が付き、早急に対応することが大事だ」と指摘する。

(福井一基)

「常時2人制」のイメージ

ドイツ機の事故

① 機長が退出



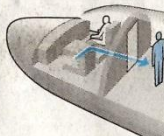
② 機長が戻れず



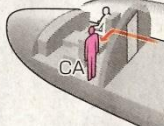
ドアは内側からしか開けられない

常時2人制

① 機長と副操縦士のどちらかが退出



② 客室乗務員と交代



CA

(福井一基)