



## C&C21 研究会

〒810-0001 福岡市中央区天神 4-9-10 第二正友ビル 2階F室

TEL:092-721-0849 E-mail: [c-c21ken@mist.ocn.ne.jp](mailto:c-c21ken@mist.ocn.ne.jp)

URL:<http://www.c-c21.com/>

### 「2月4日台湾航空機事故から考える」

2015年2月4日台湾のトランスアジア（復興）航空の旅客機墜落映像をニュースで見たとき、一瞬福岡で起こったのではないかと思い、ぞっとした。

福岡空港への着陸時は風向きや天気などによって、博多区・大野城市・春日市上空などで大きく旋回し、都市高速道路の上を横切って着陸する。まさに都市高速道路上から航空機のお腹が良く見え、福岡と見間違えるほどの事故の情景である。（参考：添付写真）

2005年～2008年に行われた福岡空港総合的調査で容量限界だと示された14.5万回/年は、格安航空会社の参入や大手航空会社の路線枠拡大などにより、すでに17.4万回/年（2013年）を超えている超・超・過密状態だといえる。現在、滑走路増設・誘導路拡張のための手続きが行われ、空港ターミナルも整備される予定だが、どれほどの緩和になるのだろうか。

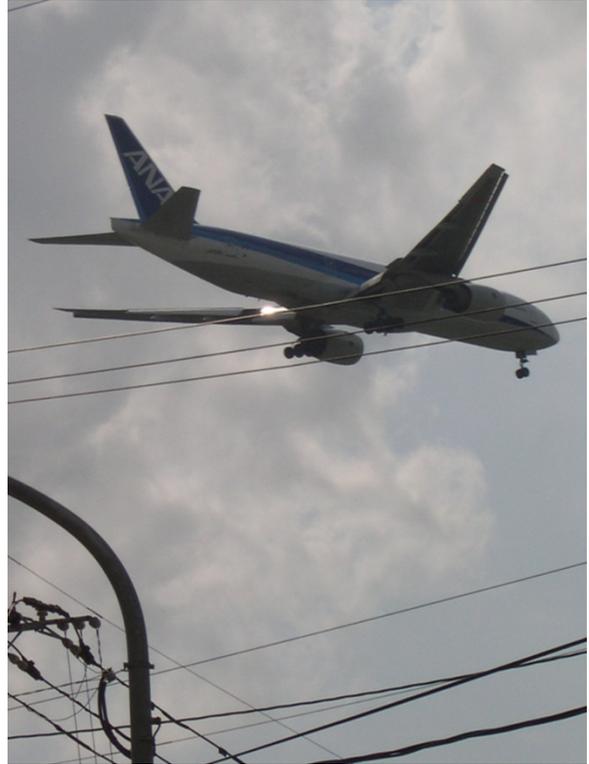
そして、整備されたとしても市街地上空を旋回することには変わりはない。むしろ回数が増えるだけだ。総合的調査当時、航空機事故の確率と自動車事故との確率を比較して、航空機事故の安全性を声高らかに示された方がいたが、確率論の問題ではなく、一度でも航空機が市街地に墜落したときには、甚大な被害をもたらすことを認識しなければならない。事故を起こしたい人は誰もいない。様々なインシデントが重なって、事故は起きてしまう。台湾航空機事故も同じではなからうか。

国土交通省、福岡県、福岡市、各航空会社、空港施設などのご担当者の日々の安全に対する努力に敬意を払うとともに、福岡空港の根本的な問題に目を向け、長期的対策を講じていただきたい。市街地で事故が起きてからでは間に合わないから。

今回の台湾航空機事故で犠牲になられた方々のご冥福をお祈りいたします。

2015年2月7日

C&C21 研究会  
事務局長 下川 弘



上記3枚 福岡都市高速月隈インター周辺



インターネット画像より 台湾航空機事故の写真