

4. インタビュー

個人小型機や滑空機の操縦者が多数加入している一般社団法人日本飛行連盟と特定非営利活動法人 AOPA-JAPAN（日本オーナーパイロット協会）の方に、個人小型機や滑空機の事故防止に向けての活動内容や課題についてお話いただきました。

その1 一般社団法人日本飛行連盟 (<http://jfa1953.org/>)

お話：日本飛行連盟理事 奥貫 博さん

○日本飛行連盟の概要を教えてください。

—当連盟は、航空に関する知識の普及及び技術の向上を促進し、もって民間航空の発展に寄与すると共に、航空機を使用して社会の福祉に貢献することを目的とした事業を行っており、機関誌発行や講習会等を行っています。

○近年、個人や愛好家団体が所有、操縦する個人小型機の事故が増加傾向にあります。貴連盟ではどのように受け止めていますか。

—国土交通省が実施している安全施策や運輸安全委員会の事故調査報告書の内容が、全ての操縦者にまで十分に浸透していないことが関係しているのではないかと考えています。

その背景の一つとして、近年多くの操縦者が海外でライセンスを取得しており、日本で操縦する上での「人脈」がないことがあります。

日本の国土は山岳地域が多く、平地が少ないなど操縦する上での特有な環境の違いがあります。そうした山岳地特有の気象等の環境の中で安全に操縦するための情報は人から人へと伝わっていかねばいけません。

しかし、海外でライセンスを取得した人には国内で安全に操縦するための情報を伝えてくれる人脈が無く、情報が操縦者に浸透しませんでした。同じような事故の再発が繰り返される心配があります。これをどうやって防いでいくのかという問題意識を持っています。

○操縦者へ国内で安全に操縦するための情報を浸透させるために、貴連盟が取り組んでいることは何ですか。

—航空安全の推進のために当連盟を含む航空関係 5 団体による「航空安全講習会」の認定講師制度が作られており、航空安全に関する教育活動を行ってきましたが、この活動をさらに広げる必要があると考えています。この 9 月に開催の講習会では運輸安全委員会の事故調査報告書から事故事例を選び、講習の参加者に自身が同じ状況に陥ったときの対応策を考えてもらうことを考えています。最初は何名かのグループで対応策を考えていただき、最終的には講習会の参加者全体で考えて、その結果を共有します。

このような活動の機会をもっと増やして多くの人に参加してもらえば、事故調査報告書の内容や国の安全施策などを知ってもらうことができ、航空事故を減らすことにつながるのでは、と思います。

また、指導する際は、過去にあった事故の原因を深く考えさせることにより、操縦者の意識に植え付けられ、事故の回避方法を考えるようになります。

事故事例で書かれたことをただ読むだけではなく、例えば「下降気流に遭遇し高度が

低下したと感じた」と書かれていたら、「仮に下降気流があるとすればあなたはどうすればよいのか」を考えてもらい、自分で対応を考えられるようにして、事故の減少を目指すことが大切では、と考えています。

○貴連盟は最近、個人小型機の事故についてどのような問題意識を持っていますか。

－離着陸時の事故や失速による事故あるいは操縦者の高齢化の影響が気になっています。

○操縦者の経験について何か気になることはありますか。

－経験が少ない操縦者より、むしろある程度経験を積んだ操縦者の方が要注意だと考えています。経験を積んだといっても、どういった環境でどのような経験をしたかが重要です。

危険な状況での飛行であったことを「今日は非常に危険なことをした」と操縦者本人が認識すればよいのですが、中には、危険な状況を切り抜けたことで「自分の操縦の腕が上がった」と誤解する操縦者がいます。同じ危ないことをしても怒られた経験になるのか鼻が高くなる経験になるのかによって先が異なってきます。危ない経験をして「まだ大丈夫」「まだ大丈夫」と思っているうちにいつか事故に遭ってしまうのではないかと危惧しています。

○個人小型機及び滑空機の事故を減らすための取組みで重要なことは何でしょうか。

－これからライセンスを取得して日本の空を飛行しようとする人たちのために、源流まで遡るとすればまずは指導する側への教育から、となります。

教官には、単に飛行技術を教えることだけでなく、日本の空を安全に飛行するために必要な手順を操縦者が自分で考えられるように初心者の段階から指導することが重要であることを再認識していただく必要があります。

そのような教育を受けた指導者が生徒に教え、その生徒であった操縦者が周りの操縦者に伝えるというようにつながっていくと良いと思います。

また、特定操縦技能審査などの際に、事故事例や注意事項を知らせるなど多くの人に情報が行き渡るような仕組みがあると良いと思います。

特定操縦技能審査の概要

航空機を操縦、操縦練習の監督等を行う技能証明の保有者は、平成 26 年 4 月 1 日以降特定操縦技能審査を受け、合格することが求められています。

○国が認定する操縦技能審査員による審査に合格をしていないと以下の行為ができません。

- ①航空機に乗り組んで行うその操縦
- ②必要な操縦技能証明を有さない者が行う操縦の練習の監督
- ③特定操縦技能審査に合格していない者が行う操縦の練習の監督
- ④必要な計器飛行証明を有さない者が行う計器飛行等の練習の監督

○特定操縦技能審査では操縦技能審査員が以下の技能について審査を行います。

1. 全ての操縦操作の基幹となる操縦技能
2. 通常の運航では使用しない異常時及び緊急時の操縦技能
3. 最新の知識を含む運航に必要な知識

○この審査の有効期限は 2 年です。

特定操縦技能審査の詳細は国土交通省のホームページをご覧ください

(http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000744.html)

その2 特定非営利活動法人 AOPA-JAPAN (日本オーナーパイロット協会)

(<http://www.aopa.jp/>)

お話：AOPA-JAPAN 技量維持安全委員 野村達夫さん、技量維持認定講師 青木正勝さん
企画委員 佐久間洋行さん、事務局長 畑仲紀子さん

○近年の個人小型機や滑空機の事故について貴協会ではどのようにお考えでしょうか。

—事故を起こした操縦者の年齢が比較的高齢なのは、現在日本で小型機に乗る若い人が少なくなっているためだと思います。

国内では個人小型機が利用できる飛行場が少なく、空を飛びにくい環境であるため操縦者の人口は減少しており、若い人が航空機を所有したり借りたりして操縦しなくなっていると思います。現在は時間や資金にある程度余裕があって、本当に空を飛ぶことが好きで、昔ライセンスを取得した50代～60代の方たちが多く空を飛んでいます。

—また、現在の若いパイロットは運航会社を志望する人が多くて、趣味で空を飛ぶ方は極めて少ないです。運航会社の操縦士は不足していると言われていますが、実際に会社へ就職できる人の数は限られています。

—私は海外でライセンスを取得したのですが、日本の空では日本の飛び方があるということで、先輩の指導の下訓練してきました。ある程度飛べるようになって、人からいろいろ聞いて知識を積み重ねてきています。今でも「もう飛べるようになったからいいや」というのではなく、例えば今まで行ったことのない場所であれば、気象や飛行場の特性、機体についてのことなどを必ず確認してから操縦することを心がけています。

—我々が個人小型機の操縦で経験した話を AOPA-JAPAN の「安全講習会」などでしているのですが、聞いている人がどのように受け取っているのかが問題です。

海外でライセンスを取得してくる人達には、身近に注意してくれる人はあまりいません。

社会的地位があり周囲に注意をしてくれる人達の少ない50代・60代が小型機を持ったとしても、自分の分からないことはなかなか人に聞きづらいため、勉強不足なところが多いと思います。

我が国は飛行に要する費用が高いため、航空機を個人で操縦しにくい環境であり、経験を積む機会が少ないのです。

もう少し機会を増やした上で安全講習会に来て先輩の話を聞いてもらう方が安全に役に立つと思います。そのような話は、いざというとき思い出すものです。

—私の印象ですが、事故によっては操縦者の身近に操縦者の仲間がいなかったのではないかと、というものがありますね。

同じ空を飛ぶ仲間がいて、事故の話などいろいろなハンガートーク（意見交換・雑談）をしていれば、紹介されたような事故に遭わなかったと思います。

—また、安全に役立つ新しい技術・機器で海外で認められているものは、国内でも早期

に認められれば事故防止に役立つと思います。

○個人小型機ではどういうことが重要で、どのように教育していくことが必要と考えていますか。

一 運航会社の操縦士は複数の人間で航空機を操縦しているし、機体整備の体制が整っています。しかし小型機の操縦者は一から十まで全て自分で対処しないと飛べません。だからベテランの操縦者にはよく「初心にかえれ」と言っています。みんな初心に戻ったつもりで小型機を操縦すれば事故は起きません。

しかし実際には事故は発生しているので、やはり教育をちゃんとやらないといけないということです。

一 訓練時代は固定脚で学び、その後引き込み脚機操縦の機会を得るのですが、当然引き込み脚のオペレーションには重要な基本操作諸元があり、その基本操作諸元を学ぶことなく中途半端に学び操縦するところに問題があります。是非引き込み脚機を操縦するときは、しっかりとした基本操作諸元の教育を受ける事を心に留めて頂きたい。

以前は教育を行う機会がなかったですが、今は「特定操縦技能審査」がその機会となるので、今後は審査内容が重要になってくるでしょう。

また、この審査を受ける操縦者は審査員を選択できるので、優秀な審査員を選び審査時にその審査員と話し合うことが事故防止に役立つ事を重要な目的のひとつとしています。

航空安全講習会について

航空安全講習会は、自家用操縦士の安全知識の習得、安全意識の向上や技量維持を目的に、公益社団法人日本航空機操縦士協会、特定非営利活動法人 AOPA-JAPAN、一般社団法人日本飛行連盟、公益社団法人日本滑空協会、特定非営利活動法人全日本ヘリコプター協議会の5団体が「技量維持連絡会」を構成し開催している講習会です。

講習会では、技量維持認定講師や航空関係者による「VOICES の現状」「熟練者のエラーを防止するためには」「ハリーアップ症候群」「技量維持方策の方法論ーライセンス同乗飛行の有効性」などをテーマに技量維持や安全に関係する講演などが行われてきました。



(航空安全講習会の様子：写真提供一般社団法人日本飛行連盟)