

FSF IASS 参加報告

航空安全委員会 吉田・松浦・楽

● FSF と IASS の概要

今年度の第59回 FSF (Flight Safety Foundation) 主催の IASS (International Air Safety Seminar) は10月23日～26日の4日間、パリ ル・メリディアン モンパルナス ホテルを会場に開催されました。

FSF は世界最初の国際的航空安全推進団体として、毎年 IASS を開催しています。今年が第59回ということですから60年前からこのように専門家を集め、航空安全のための課題の討議と情報の共有化を IASS の開催を通じて行っているわけです。

IASS には IFA (International Federation of Airworthiness)、IATA (International Air Transport Association) も加わりこのセミナーが更に拡充されています。また、FSF の組織は様々な委員会で構成され、全世界1,000社以上の会員企業の中から委員が派遣され、セミナーの講演議題の設定、各種のアドバイザー業務が行なわれています。私も操縦士協会も会員となっており、日本の航空各社もこの委員会に委員を派遣しています。

さらにセミナーの開催、機関誌の発行という啓蒙活動だけではなく、自らが具体的な安全活動を推進するという役割も担っています。FAA の推進する地域別安全活動の中で FSF は CAAG (CFIT / ALAR Action Group) として活動が報告されております。

(財) 航空輸送技術研究センターが主催した「CFIT 対策と ALAR ワークショップ」(2006年12月6～7日、羽田ギャラクシーホール) にも FSF 講師が派遣されております。

* CFIT : Controlled Flight Into Terrain
(制御下にある航空機の対地衝突)

* ALAR : Approach And Landing Accident Reduction
(進入・着陸事故の低減)

● 操縦士協会からは3回目の参加

今回このセミナーには協会の航空安全委員会委員3名が派遣されました。(財) 航空輸送技術研究センター、日本航空、全日空からの派遣者を含め、日本からは12名の参加、総参加者は配布された名簿からは約430名と想定される大規模なセミナーでした。

● セミナーの概要

今年度は下記6つのカテゴリーで27名の講師による講演が行われました。

- 1 GLOBAL UPDATE
- 2 REGULATORY AND TRAINING ISSUE
- 3 FATIGUE RISK MANAGEMENT
- 4 OPERATIONAL HAZARD PREVENTION
- 5 SAFETY-ENHANCING TECHNOLOGIES
- 6 SAFETY STRATEGIES

講演は朝8時30分から夕方5時まで、10時、昼食、15時の休憩をはさみ、1講師30分の持ち時間で3日間ほぼ同じスケジュールで行われました。講演内容につきましては日本からの参加者間で興味程度の高いものを選別し、翻訳の役

割分担を行いましたので、3月には(財)航空輸送技術研究センターから抄訳集として発行される予定です。

●FSF IASS セミナーに出席して

渡仏前 意気込みは強く?!

今回の会議出席は、3名それぞれが、ライン、GAの立場から、世界の安全をリードするFSFが、どのように安全に対して取り組んでいるかを検証し、会議の中から航空安全委員会に持ち帰れるものを探ることと捉え、事前に準備されたwebや、前回出席者の方からのアドバイスで、各人が自分なりのイメージを作りました。

パリ到着まで 花形路線なの?

搭乗便PICが、白石専務理事と言うこともあり、心やすい旅となったが、大陸上空に到達するまでの27000ft、シャルル・ド・ゴール空港(CDG)での横風による着陸前の横揺れなど、実は欧州便をフライトする運航乗員たちは、風による航続距離の問題、空港施設の近代化の遅れなどに結構悩まされている話を聞いて、花形航路でさぞやと思っていたが、小型機の冬場の関東から大阪への飛行と悩みが一緒かと、出だしから勉強させられました。

パリに到着して

その1 パリの印象は、花の都!

まずこの街で圧倒されるのはその雰囲気です。街全体が頑固なまでに伝統を守り、古風で重厚な町並みがどこまでも広がっています。パリ市内では、エアコンの室外機はおろか、洗濯物を外に干す事さえ禁止されており、どこかの国の観光客目当ての美観地区とは気合が違います。またパリには歴史的な寺院や宮殿、それに高級ブランド品店など、数多く存在する事は皆さんもご存じだと思います。ツアーもたくさん組まれています、一番のお勧めは「散策」でしょう。パリは、歩くだけでいくつもの発見に出会う事ができる街でした。但し、道が放射状に伸びている場所が多いので、辻を一つ違えると、

全然違う場所に出てしまうことになります。ですから地図は必携だと思います。そしてモンパルナスからの移動には、地下鉄(METRO)を利用しました。結構便利でしたよ。気ままに歩いて気に入ったカフェで食事をしながらパリの雰囲気を満喫したのが、毎日の会議の後の夕方つかの間の楽しい思い出となりました。

その2 モラルとは?!

パリは、あちこちに落ち葉が積もり、もうすぐ冬という感じで、ザーッとシャワー性の雨が降ったりと生憎のお天気でした。そんな中、レセプションまでのつかの間の時間で、駆け足のパリ散策をしてみました。行き先は、お上りさんなので、もちろん、ルーブル博物館とオルセー美術館。汗をかくほどの急ぎ足で。

実はそこで、会議以上に、安全について唸らせられるびっくりする体験をすることになります。それは、世界の宝で名作とうたわれる絵画が、本物からたった50cm前に張られた一本のロープで管理されていて、フラッシュこそ禁止はされていたが、自由に写真も撮れる環境におかれていたことです。

映画さながらの厳重な警備や赤外線などの設備に守られた環境を想像していた自分にとって、まさにカルチャーショックであったことは言うまでもありません。

安全は、与えるものでも与えられるものでもなく、人の心、人のモラルに依存するものであると深く思い知らされた出来事でした。

会議に出席して 和やかさは安全につながる?!

印象は、参加者の過半数が例年の会議を通じて旧知の仲であり、長年安全に携わってきた人がほとんどで、先進的事例を、各国各会社が積極的に取り組んでいる、でした。400人以上の出席する世界会議とは思われない和やかな雰囲気の漂う会議。

日本でよくある、ちょっとよそよそしい会議とは事を異にしており、当然、エレベーターの中でも休憩中でも、歓談する固まりがあちこち

に見られました。私も、来年の開催地、台湾から来られた行政院飛航安全委員会執行長の楊博士と、しばし歓談をさせていただき、来年の意気込みなどを伺うことができました。

GA の立場から、この会議で感じたことは、大型機の安全に対する学究の深さと先進性です。時間とお金をかけられない GA にとって、これらの取り組みや結果を、GA に対してどう反映させるかが課題であると認識しました。

また、ここに集まった航空会社は、世界の中でも安全意識の高い会社であり、安全に力を入れることで、お客様の満足度と、それに伴う収益と経営の安定とイコールになっていることを再認識させられました。

最後に 行政も業界も立ち上がろう

1. FSF IASS で発表できるような先進的取り組みが、日本にもあると思います。27名のスピーカー及びセッションチェアマン（各カテゴリー毎の講演での司会を兼ねた責任者）に日本からも是非、名前を連ねていただきたいものです。
2. 行政と事業会社がもっと積極的に、世界に先駆けた取り組みをしてほしいものです。GA には、安全対策費などの名目で、行政が積極支援をして、大型機同様の安全対策を、日本独自として打ち出すべきでしょう。

3. 大型機の安全対策などの事例を、小型機に積極的に活かす方法と機会を作る。
4. 地道な努力と啓蒙活動の必要で、CRM 教材や安全講習会の意義が今更ながら痛感させられました。
5. FSF IASS の日本での開催を...
経費は数千万とのこと。関係当局や関連企業に捻出努力していただきたいものです。
海外はメーカー等が頑張ってくれています。



エッフェル塔



吉田 松浦 楽