



【航空安全管理隊のエンブレム】
創設当初の昭和57年に入校した飛行安全幹部課程の学生により発案された。図中央の「白」複数の羽毛による翼は、航空自衛隊の多岐にわたる各種構成部隊を表し、中央の「グリーン・クロス」は飛行、地上安全の象徴、それぞれを安全の4M、すなわちMan(人)、Machine(物)、Media(環境)、Management(管理)が支え維持している状況を表現している。

空の防人集団 航空安全管理隊



航空隊司令 橋本進空将補

～精強で安全な航空自衛隊を支える自衛隊唯一の飛行安全専任部隊～

「航空安全管理隊(航空隊)とは何をする部隊?」と聞くとほとんど「航空事故調査をする部隊」と返ってくると思う。確かに空幕に設置された航空事故調査委員会の行う航空事故調査に関する現地調査等の支援を行う部隊であるが、「航空事故を起こさせないための部隊」という方がしっくり来るような気がする。航空機事故が発生すると、航空機事故発生→事故調査→事故分析→調査書提出というのがおおまかな流れである。しかし、近年の重大事件数の少なさをみると事故調査分析から得た教訓やそれらを基に実施している飛行安全・航空事故防止に係る教育が重大事件数の少なさの要因ではないだろうか。

航空隊司令の橋本進空将補は「航空機事故が発生すると何よりも大切な人命が失われ、航空機も傷つく。そして社会的影響もとても大きい。航空事故を起こさせないための部隊」と言う。航空機事故を起こさせない研究をしている航空隊は、自衛隊約35名(そのうち幹部約30名で他は空曹)職員(技官含む)約15名、そして隊司令は空将補という様々な特技で編成されている総勢約50名の大臣直轄部隊。陸・海・空各自衛隊の中でも、航空自衛隊にのみ唯一特有に編成されている「飛行安全」に特化した専任部隊であり、あまり表舞台に立つことのない部隊だ。少数精鋭で、極めて重要な任務に取り組んでいる部隊だという事が良く解る。



航空隊司令部庁舎

航空隊創設



立川分屯基地内 T-33 の前で航空隊大集合

航空隊は、昭和57年3月に防衛庁長官直轄部隊(現・防衛大臣直轄部隊)として編成完了した空自の中でも比較的新しい部隊である。総勢50名程の部隊だが、隊司令は将補であることを鑑みると極めて重要な部隊である事が解る。航空隊司令の橋本進空将補は「航空隊の存在は航空事故の抑止力になる」とい。

調査機関の設置の必要性が再認識された。これにより昭和48年10月12日運輸安全委員会設置法が公布され、翌49年1月航空事故調査委員会として発足した。これを受け、空自でも航空事故調査専門組織の必要性を広く認識、昭和30年5月26日に、航空事故を未然に防止する事を目的とした「航空事故調査及び報告等に関する訓令」が出され、専門的な部隊の編成事業が加速して行った。そして、昭和56年に当時立川分屯基地内に所在した航空医学実験隊にあった航空事故調査班を中心に編成された準備室が設置され、昭和57年3月、陸上自衛隊にも海上自衛隊にもない自衛隊唯一の飛行安全管理専門部隊である「航空安全管理隊」が創設された。これには、空自航空医学実験隊に医官として入隊した航空医学者の故黒田照空将による働きかけも大きかったという。

創設当初は20数名ほどであったが、今では約50名に人員は倍増。主な任務は、航空幕僚監部に設置されている航空事故調査委員会が行う航空事故調査に関する現地調査等の支援であるが、その他航空事故防止に関する調査研究、飛行安全に関する資料の収集、処理及び配布、飛行安全に関する教育も重要な任務となる。

航空隊は、東京都の立川市に位置する立川分屯基地に所在し、隊司令をはじめ総務部、航空事故調査部、資料部及び教育研究部の4つの部からなる。

飛行安全教育

飛行安全幹部課程

昭和34年、それまで幹部学校(小平)で行われていた操縦者に対する飛行安全幹部講習に代わり、第1航空団(浜松)に新設されたのがはじまり。この頃から、既に陸海自衛官の入校とともに、航空管制、要撃管制、気象、警務、整備等、飛行運用に係る職域を幅広く受け入れているのが特徴である。昭和57年、航空隊の創設に伴い本課程が移管され、今年で32年が経った。また、平成8年からは、韓国空軍からの留学生を受け入れ、履修生は計約2,000名弱(航空は約1,300名、陸自は約250名、海自は400名、韓国留学生は20名、うち4名が女性(航空3、海自1)とのこと。

近年は、航空事故等が与える社会的影響の重大さから、従来にも増して事前予防型の安全を推進する必要があるため、課程でヒューマン・ファクターズに係る航空心理、安全工学等の講義を充実させている。特に、航空心理では航空隊所属の研究職心理技官の専門的知見を活用しつつ、安全工学等では新聞、テレビ、講演、著書などで著名な先生方とともに、多彩な顔ぶれで魅力ある講義を行っている。



航空事故調査の講義(防護服)

また飛行安全を現場で学ぶ機会として研修なども行っており、研修先は、宇宙航空研究開発機構(JAXA)、IHI(元石川島播磨重工)、JAL(日本航空)、陸自東部方面航空隊等で、本課程の教育目標にそった研修内容に工夫をしている。群馬県上野村の「御巣鷹の根根(1985年の日航123便機墜落の現場)」の現地訓練も行い、JALの研修(安全啓発センター)と相まって、航空事故が与える影響の大きさに改めて実感し、安全意識の高揚と無事故への誓いを新たにさせている。さらに、課程期間中を通じ、グループ作業による課題研究を行い、考察力、説明力なども養う。

今年度も8月から来年1月からの2つの課程コースを予定している。



御巣鷹山現地訓練～慰霊の園(群馬県上野村)

飛行安全巡回教育

飛行部隊等を巡回し、航空事故現地調査活動、航空事故における人的要因、航空事故防止に関する調査研究及び飛行安全に関する資料分析を通じて得られた知識、情報等の普及教育を実施して飛行部隊等の安全管理に資するための教育である。現在は原則として約2年かけて全国の飛行部隊等が所在する基地等を隊員数名で巡回し、教育を行っている。

今年5月27日には、今年度初となる巡回教育を那覇基地で行った。教育実施者は航空事故調査部長の廣島美朗1佐以下5名。参加した約200名の隊員は、最近の航空事故等の教訓・対策等及びヒューマン・ファクターズに関する講義を受けたのちに、飛行安全等に関する意見交換や航空事故防止対策立案の実習などを積極的にに行い有意義な時間を送った。平成12年から行っているこの教育は、今回から教育実施要項を工夫し改善して行った。今後、全国の飛行部隊等を巡回していくこととなる。

●飛行安全幹部課程教育

教育目的	飛行運用幹部または操縦幹部等として、飛行安全・航空事故調査に必要な知識技能の習得
入校資格	操縦士等または飛行に関する職務に従事する幹部自衛官(操縦・航法・航空管制・要撃管制・気象・警務・整備等)
教育機関期間	280時間(約7週間)15名程度
教育項目	安全概念・航空事故調査・航空法規・航空心理・航空生理・航空工学・安全工学等
26年度予定	第149期:26.8.27(水)~10.17(金) 第150期:27.1.16(金)~3.6(金)

●飛行安全巡回教育

対象	飛行部隊等が所在する約20個基地
教育内容	事故の教訓・事故の人的要因等

飛行安全特別講習

航空教育集団からの依頼に基づき、部隊配置前の若い操縦者等に対して、飛行安全に関連する基本的知識の向上やヒューマン・ファクターズの理解促進を図るため、航空隊独自の講習を実施している。

これは、若い操縦者等の今後の課程教育や部隊での飛行安全の基礎とするため実施しているもので、年数回約15名程度に対し、飛行安全の基礎やヒューマン・ファクターズなどを教育している。

資料の収集・処理・配布 “月刊誌「飛行と安全」”

航空隊が出来る前は、空幕監察官で作成していた「飛行と安全」。創刊は1961年(昭和36年)と長い歴史を持つ。パイロットだけでなく航空自衛官全員のパイブルとも言える月刊誌である。隊員自ら経験した事案等が多く掲載されているので、ふとした時に自分置き換える事ができる。寄稿する自衛官も「仲間・後輩に知ってもらいたい、自分の経験を役に立てて欲しい」という気持ちで書く人が多いので読みやすく、言葉がすつと身体に入ってくると評判だ。

航空事故調査

航空隊は、航空事故が発生した場合、空幕に設置された航空事故調査委員会が実施する航空事故調査に対する現地調査等の支援をする。委員会の委員の1人である航空事故調査部長はもとより約15名の主任調査官及び調査官が隊司令の指名によって現地調査団が結成され、実際に現地へ赴かせ、航空事故の現地調査等を行う。創設以来、約70件の現地調査等の支援を実施。事故はいつ何時起こるかかわらないので、心身共に、いつでもすぐに出勤できるよう常に準備を怠らないようにしている。また、大きな事故は発生していない好ましい状態が継続はしているが、実際の事故調査の現場から遠ざかっても、常に航空事故調査のスキルを維持・向上させておくべく練成訓練などに努めており、あつてはならない航空事故ではあるものの方が一考を準備することが航空隊の使命でもある。

【航空事故調査で活躍する器材】



衛星電話



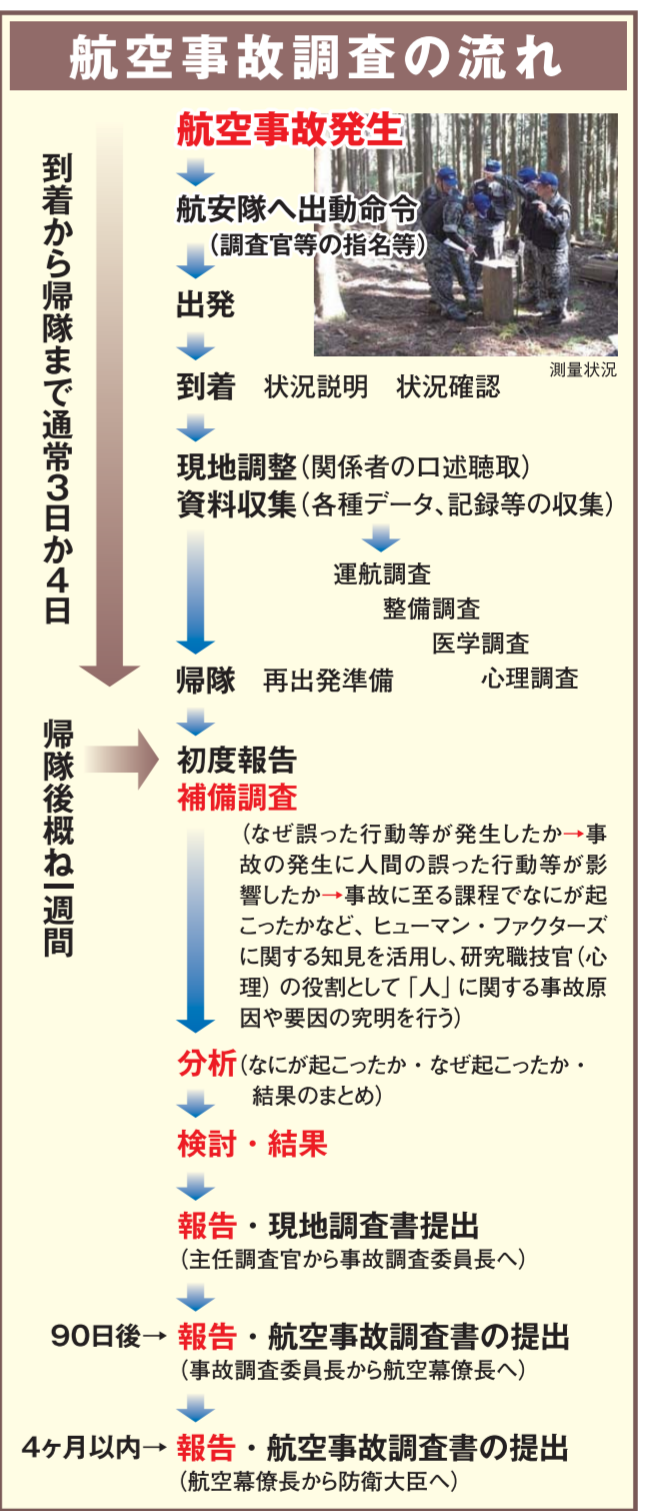
レーザ測距儀、GPS、巻き尺、表示用テープ等



飛行解析装置



防護服



航空事故防止に関する調査研究

航空隊は今まで、安全管理・航空事故防止施策・航空事故調査等の調査研究のため、従来から各種研究を行ってきた。また、各学会や研究会等へ参加や企業研修等による調査や文献調査などにより、知識向上や各種研究への反映を行ってきた。その成果として、近年では航空事故調査における人的要因分析分類技法やヒューマン・ファクターズに基づく事故防止対策等を挙げた。航空機を運航するには、機体やエンジンの整備はもちろん、気象なども掌握し、安全な運航をするために航空管制をするなど様々な行程を経て綿密な飛行計画等を策定しているが、それでも事故が起こってしまう事がある。その要因の一つに「ヒューマン・ファクター」いわゆる人的要因がある。安全を確保している機体・組織等でも最後は「人」、どんなに訓練をしても教育を受けたとしても航空環境は、地上とは違う(例えば同じ物でも目から入る情報が違う、加速度などが心身機能に影響を及ぼすなど)ため、何かが起こるかもしれない。また、地上での「ヒューマン・エラー」もあるかもしれない。以前の安全管理活動といえは、指揮官の厳正な指揮の実行、操縦者や整備員等の基本動作の徹底などが事故の未然防止の観点からの対策が唱えられていたが、現在は「人間」はミスをするものでもあるものとして認め、ヒューマン・エラーが発生して事故が発生したとしてもそれ以上に事故を起こさせないという事故の連鎖を断ち切る観点からの対策も加わっている。事故を全体的に客観的にとらえ、事故に繋がる要因を分析し、事故の未然防止、予防的な安全活動、そして「ヒューマン・ファクター」の観点を取り入れた「ヒューマン・ファクターズ教育」による活動を主軸としている。

航空隊には、その特徴として研究職の心理技官がいるが、



すぐに持ち出せる様に準備されている調査グッズ

事故を起こした人やその周りの人の記憶が途切れる前に心理的な観点から聞き取り調査をする。その上でなぜそうなったか等を調査するとともに、各種行動についての航空心理学を研究して航空事故防止・飛行安全に役立てている。今年4月には、立命館大学院で心理学を専修していた高城雅裕技官(24)が採用された。高城技官が応募した「防衛省職員(研究職)募集案内」で求められていた研究は次のとおり。・航空業務における視覚及び聴覚に関する調査研究・知覚情報処理及び判断に関する調査研究・航空業務におけるワークロードに関する調査研究・航空機搭乗員等の心理適性に関する調査研究・人的要因による航空事故の防止対策に関する調査研究・ヒューマン・エラー防止のための教育訓練に関する調査研究・航空事故等における人的要因の分析方法等に関する調査研究・安全管理に関する調査研究。これを見て、興味を感じすぐに応募したい。

「意外とスムーズに部隊になじめた。心理学を研究職として航空事故の未然防止に務めたい」と航空隊として9年振りの採用となった次世代の心理技官は非常に頼もしい。

ベトナム能力構築支援(空自初の取り組み)



ベトナム防空・空軍での「飛行安全セミナー」(平成25年9月)

近年の我が国を取り巻く安全保障環境の変化から、25年度から能力構築支援にも関わるようになった。昨年度は9月に、ベトナムでの飛行安全セミナーに航空隊から3名が参加。航空自衛隊の安全管理活動やヒューマン・ファクターズに関する取り組みなどの講義及び意見交換等を実施し、少なからずベトナム空軍の能力向上に寄与しわが国を取り巻く安全保障環境の改善や信頼醸成の構築の一翼を担う。これは航空自衛隊にとって初めての取り組みとなる能力構築支援であり、今後も継続して参加することになるであろう。