

## Youtube 番組の反響

2024-01-23

Q: 本年1月14日のYoutube「ホリクスTV」の番組について、どんな反響があったのですか？

A: 番組では、弊社代表は羽田空港の滑走路における衝突事故についてあえて直接的かつ断定的な発言をさせていただきました。ヒューマンファクターを理解できない既存の航空専門家や航空評論家、パイロットや管制官の経験者による問題を矮小化した発言を許しては、航空安全管理をミソドする恐れがあると考えたからです。そのため、Youtube 番組の視聴者の中には反感をもつ人達がいても致し方ないと考えていました。ですが、Youtube では数は多くはないものの質の高い好評価のコメントが投稿されています。ネットでは、弊社代表とほぼ同じ内容の発言をAIの仮想パイロットにさせている組織もあります。SNSのX(旧Twitter)でも、「番組を国交省の全員に視聴させるよう国交大臣に進言した」とツイートして下さっている方がおられます。手前味噌かも知れませんが、弊社代表の発言は次第に社会に受け入れられているようです。そんな中、番組の視聴者のお1人からわざわざ弊社にメールが寄せられました。弊社代表の発言に大いに賛同できるという有難い内容です。この方は横浜市のある町内会の役員もされていて、町内会の皆さまに番組を紹介して下さったそうです。視聴者から寄せられたメールを、ご本人のご承諾のもとに個人情報を省いてそのまま下記に紹介させていただきます。

### 記

はじめてメールさせていただきます。1月2日の羽田空港衝突事件については、3日以降にテレビ番組の報道があまりに酷いので、不信感をもっておりました。ところが、YouTubeでたまたま「ホリクスTV」で佐久間様のご説明を伺い、多くのことが腑に落ちるようになりました。町内会の役員に早速このサイトをお知らせして、確認下さるようお願いいたしました。どうもありがとうございました。初心者でもわかる、ヒューマンファクター関連の本を探して勉強しようと考えてます。佐久間様がJALにご在職中に書かれたヒューマンファクターガイドブックは国立国会図書館にしかないようで古本でも探してみたい気分です。これからも、お体に気をつけて頑張ってください。このサイトは多くの方の手掛かりになるものと思っています。(小生72歳で町内会役員は皆このような年齢のものばかりですが、これから来る南海トラフのような災害に対しても防災を怠らぬよう、考えて行くつもりです)ありがとうございました、大変感謝しております。

町内会役員の皆さまへ

町内会役員の〇〇〇です。下記の事故に関して個人的な疑問を述べたので、興味のある方だけお読みください。1月2日の羽田空港衝突事件については、3日からの事故に関するテレビ番組での説明を聞いて、腑に落ちないことばかりでした。感じたのは以下の事柄です。

**HuFac Solutions, Inc.**

- ① テレビ局を利用した、国土交通省と日本航空の責任回避に満ちた言い訳のように聞こえる。
- ② 何故、海保機はC滑走路に侵入してしまったのか？ 管制塔の指示は的確だったのか？
- ③ 管制塔は海保機の侵入をなぜ発見出来なかったのか？（テレビで言っていた、元管制官の発言は公平な判断であるか？）
- ④ JAL機は進入時にC滑走路に障害物(海保機)があることを発見出来なかったのか？
- ⑤ JAL機は危険回避(進入復行・着陸復行)がなぜ出来なかったのか？(テレビで言っていた、航空機の元機長の発言は公平な判断であるか？)
- ⑥ 様々な安全装置の器材(ハード・ソフト)が機能していないのはなぜか？
- ⑦ 羽田空港は安全な空港といえるのか？経済的優先度による危険性が増長されていたのか？
- ⑧ 航空機事故おける意図的な犯罪可能性のないと思われる事案で、何故すぐに犯人探しを行うのか？ その体質とは？

上記に関して、ズバッと判断できるようなサト(You・Tube ポリタスTV)を発見して、かなり腑に落ちるようになりましたので、ご参考にしてください。

[https://www.youtube.com/watch?v=qZrQhhEFi\\_jU](https://www.youtube.com/watch?v=qZrQhhEFi_jU)

発言者は日本航空で30年以上、航空機の安全利用におけるヒューマンエラーをなくすためにヒューマンファクターの研究をされて来た方です。そのヒューマンファクターの研究成果がまだ日本の航空機関では応用されていないことが原因のようです。この研究は、全ての災害における防災科学でも応用される極めて重要なものであると思いましたのでこれから勉強したいと考えてます。

以上

Q: 視聴者の方からこのような好評をいただいたのはなぜだと思いますか？

A: 弊社代表は、JAL在籍時からこれまで何回もの講演を通じて、航空界や他の産業界、医療界、教育界などでヒューマンファクターの概念を紹介してきました。ですが、これほど具体的なご好評をいただいたのは恐らく初めてです。その理由は、①ポリタスTVのスタッフの番組企画能力が優れていたこと、②今般の事故に危機感をもった弊社代表があえて歯に衣着せぬ直接的かつ断定的な発言をしたこと、ではないかと思っています。わが国の国民は優秀です。リスクを包み隠さず開示して解決策を具体的に提示すれば、多くの方々に理解していただけると自信を深めました。その反面、自身に不利益になると警戒感をもつ人がいることも否定できません。このような人にも、ヒューマンファクターの実践による事故の再発防止が万人に利益をもたらすことを理解していただければと思っています。

Q: ①についてももう少し詳しく話していただけませんか？

A: 番組の聡明な女性MCは、あらかじめ弊社の安全情報に目を通してヒューマンファクターの概念や分析手法を理解して下っていました。そのため、起承転結がわかりやすい番組を構成していただきました。

**HuFac Solutions, Inc.**

老体に鞭打って出演した弊社代表は、女性MCのリト<sup>o</sup>のおかげで思うように発言することができました。音声やカメラワークを担当するスタッフの方々も優秀でした。将来のヒューマンファクターの普及を若い方々に委ねることができると実感しました。

Q: ②の「今般の事故に危機感をもった」理由について詳しく話していただけませんか？

A: 番組でも発言しましたが、この事故は「予測されていた事故」といえます。その理由は、Runway Incursionが<sup>o</sup>パイロットと管制官の合同CRM訓練でしか防止できないにもかかわらず、わが国の航空界では本格的なCRM訓練が実施されていないからです。運航現場の<sup>o</sup>パイロットや管制官のエラーの背景には、わが国の航空界が本格的なCRM訓練を導入していないという「組織のエラー」があります。これまでのように運航現場の要員のエラーに注目するだけでは問題は解決しません。

Q: このまま「組織のエラー」を放置していると、何が予測されるのですか？

A: Runway Incursionによる大事故は、1977年のテネシー空港におけるPAAとKLMのボーイング747どうしの衝突事故があります。やはり、<sup>o</sup>パイロットと管制官のコミュニケーション・エラーで起きました。この事故を契機に、世界の航空界はヒューマンファクターを研究して本格的なCRM訓練を開発しました。ですが、わが国の航空界は難解なヒューマンファクターの研究を避けて本格的なCRM訓練を開発していません。「組織のエラー」を放置していたわが国の航空界では、今般の事故が起きることは予測されていました。このまま「組織のエラー」を放置していれば、さらなる大事故もわが国の航空界で起こり得ます。その一例が、番組でも述べた「東京上空での航空機どうしの衝突事故」です。

Q: 羽田への東京上空の進入はすでに行なわれていますが、事故防止についてどのように検討されたのですか？

A: 羽田への東京上空進入ルートでは、RNP-ARという高度な管制方式を用いた並行進入 (Parallel Approach) も計画されています。航空局は学識経験者を集めた審議会で安全を審議しましたが、「1~2マイルの間隔をとれば問題はない」と結論したようです。ですが、この結論にはヒューマンファクターの知識が活かされていません。

Q: 「ヒューマンファクターの知識が活かされていない」とは、どういうことですか？

A: ヒューマンファクターの知識を活かせば、「衝突コース症候群 (Collision Course Syndrome)」という恐ろしい錯覚があることに気づくはずですが、この錯覚を知っていれば、1~2マイルの間隔は決して十分とはいえないことがわかります。この錯覚と管制官や<sup>o</sup>パイロットのエラーが重なれば、東京上空での航空機どうしの衝突が起こり得ます。審議会に本物のヒューマンファクターの専門家が参画していないために、このような結論になるのだと思います。

Q: 羽田空港の国際化を考えれば、C滑走路における離陸と着陸の同時実施や東京上空の並行進入は断念できないのではないですか？

**HuFac Solutions, Inc.**

A: 経済界や政界が羽田空港の国際化に期待しているのは事実です。そうであれば、航空界はヒューマンファクターの概念を理解して本格的なCRM訓練を開発するべきです。それしか、わが国の航空輸送の活路はありません。

Q: CRM訓練というのはそれほど革新的な訓練なのですか？

A: 運航現場の要員に対するこれまでの訓練は、資格を取得するためと維持するための訓練でした。学校教育でいえば受験勉強に当たるもので、必ずしも現場でそのまま役に立つとは限りません。対して、CRM訓練は現場で真に役に立つ訓練です。これまでの訓練はボトムアップ思考の訓練で、CRM訓練は目的重視のトップダウン思考の訓練といえます。CRM訓練が真に航空安全に役立つ訓練であることはいうまでもありません。CRM訓練とこれまでの訓練を並立させることはできません。その意味では、CRM訓練は革新的な訓練といえます。米国はさらに革新的なAQPを実施しています。

Q: ヒューマンファクターの概念の理解の手始めとして、視聴者の方はJALの「ヒューマンファクター ガイドブック」に注目されていますが、現在は入手できないのですか？

A: 実は、「ヒューマンファクター ガイドブック」は一般に販売された書籍ではありません。JALの社内配布だけを目的にした非売品です。国会図書館に勤務されている読者の方のご好意で、一冊だけ国会図書館に所蔵されています。弊社は、社会のご要望があれば、弊社のヒューファク理論やヒューファク分析手法を追加した新しいガイドブックを出版することも考えています。



図.1 JALの「ヒューマンファクター ガイドブック」

本情報に関する連絡先：

(株) ヒューファクソリューションズ

URL: <http://www.hufac.co.jp>

E-mail: [info@hufac.co.jp](mailto:info@hufac.co.jp)