

「シリーズ: 日本の乗員問題を考える」

その4 パイロットを締め付ける? 航空身体検査

主席研究員 風間秀樹

パイロットは資格を取得してから機長の場合は半年毎に技能審査を受け、それに合格しないと乗務を続けることが出来ない。まさに死活問題だが、それよりもパイロットが恐れるチェックがある。それが半年毎の受験を義務付けられている航空身体検査だ。若い人から定年間近の人までその合格基準は同じなのだからそれは厳しい。

そもそもパイロットという仕事は、国際線ともなれば徹夜のフライトや時差との格闘で不規則この上なく、操縦室は騒音や振動と共に極端に乾燥した環境にある。何か自分で工夫をしなければいずれは体調を崩すことは必定だ。ひと口に健康管理といっても規則正しい生活がそもそも出来ないのだからその根底が崩れている。にも関わらず、定期的にこの身体検査がやって来るのだ。

お客様の生命・財産をお預かりしているパイロットがいつも完璧な体調で乗務してくれて欲しいと願う気持ちは分からない訳ではない。しかしパイロットとはいえ生身の人間だからいつも完璧である筈がない。要は業務を遂行する上で支障となることが無ければいいのだがその判断基準が問題なのだ。その致命的な支障としては意識の喪失とサドン・デスの二つが考えられるがこれは当然だ。従って循環器系の疾患についてはより厳しい検査が求められるのは理解できる。

しかし近年は精神神経系の検査が異常に厳しくなって来ている事が問題で、パイロットの採用にまで影響を与えている。諸外国では考えられないレベルの厳しい、というよりもそれが適正なのかという疑問まで生じている。

その昔 JAL で片桐事件という航空機事故が羽田空港で起きた。機長の異常行動により副操縦士の懸命の回復操作にも関わらず滑走路手前に墜落した事故である。

その時の教訓から精神的な障害が少しでも疑われるものは最初から排除しようという事になり、そのために多くの有為な人材を航空界から切り捨ててしまっているのだ。二度とあってはならない事故ではあるけれども、その対応としては極めて消極的な手法である。

とにかく組織というものは組織維持という保身に走る傾向があり、それが組織の硬直化に繋がるのだが、その結果大局を見失うことになり兼ねない。

強靱な精神力を必要とされるパイロットでも日々の変化があるということを踏まえれば、より厳しい基準を設ける事で良しとせず、むしろ日常にお互いの心身の状況を確認し合うことの方が遥かに大事で効果的であると思うのである。この事は原子力規制委員会の原発再稼働に際しての審査についても言えることである。少なからぬ国民が感情的なレベルで再稼働に不安を抱いている現状は理解出来ても、その不安を完全に排除することなど不可能である。絶対安全などということは目標としてはあっても絶対にあり得ず、安全の基準があるだけで、絶対安心となるとその基準すらあり得ない。世論の動静によってその基準値が多少ぶれることはあっても、「糞に懲りて膾を吹く」ようなことでは科学の進歩は留まってしまうということに関係者は認識すべきだ。

日本の航空身体検査基準は海外のそれと比較して極めて厳しいものとなっている。技能証明の合格基準も同様だ。基準を安易に緩和することは必ずしも得策ではないが、しかしながら同じ空をそれぞれ違った基準で合格している世界のパイロット達が飛んでいることに矛盾はないのか。航空業務を遂行する上で必要且つ十分な基準がどこにあるのか、これ迄の運用実績や各国の基準と照らし合わせる作業を継続的に行い、合理的な基準の設定を常に心掛けるべきである。

それによってより多くの志ある日本の若者を航空界に送り込めるようになるのである。

シリーズ 完