

Youtube 番組の補足説明

2024-01-14

Q: 番組に関して補足があるのですか？

A: 先に番組配信の URL をお知らせしていましたが、最終的に下記の URL で配信されるとの通知がありました。

<https://www.youtube.com/watch?v=qZrQhhEFi jU>

本日の午後 7 時に配信が開始され、以後のほぼ 1 ヶ月間はポリタス TV のご配慮で無料でご覧になれるそうです。それから、番組を理解していただくために補足させていただきたいことがあります。



図. 1 ポリタス TV

Q: 補足説明したいのはどういうことですか？

A: ①弊社代表が最も強調したかったことと、②番組でご紹介している「LAHSO (Land And Hold Short Operation)」という用語の補足説明、③番組であえて発言を控えた事項、④番組で言及している「進入復行と着陸復行の訓練の必要性」の補足説明、です。

Q: ①はどういうことですか？

A: 番組では事故について色々発言しましたが、最も強調したかったのは「本格的なヒューマンファクターの導入」ということです。これまで弊社の安全情報でも繰り返し強調してきました。2011年の福島第一原発の事故でも、東電がヒューマンファクターを導入して原子炉の現場要員に本格的なCRM訓練を行なっていれば、炉心メルダウという最悪の事態は避けられたのではないかと考えています。

Q: ②はどういうことですか？

A: 番組では、羽田空港のC滑走路における「同一滑走路での離陸と着陸の繰り返し」をLAHSOと表現しました。ですが、FAAなどは「交差滑走路での離陸と着陸の繰り返し」をLAHSOと称しています。ヒューマンファクターの観点からは、両者は本質的に異なるものではありません。両者とも、管制官とパイロットのコミュニケーションを強化する合同のCRM訓練が必要といえます。

Q: ③はどういうことですか？

A: 「海保機のパイロットが管制官の指示を誤解して滑走路に侵入してしまったのはなぜか？」という事故の核心部分の説明はあえて控えました。説明すれば、社会の関心が管制官やパイロットといった運

HuFac Solutions, Inc.

航現場の要員の責任に向く恐れがあるからです。最近の世界の航空界では、事故は運航現場の要員のエラーよりも、むしろ組織やシステムのエラー（Latent Error）で起きるといわれています。わが国の社会でこのような理解が醸成されることを待ち望んでいます。

Q: ③はどういうことですか？

A: 番組では「進入復行と着陸復行の訓練の必要性」についても言及しました。最近の航空機では、エンジンの推力バーの近傍にあるTOGA（Takeoff and Go-around）スイッチを押すことにより、進入復行や着陸復行を自動的に行なうことができます。ですが、多くのパイロットは弊社代表の弁に反発すると思います。なぜなら、名古屋で起きた中華航空のエアバスA300の墜落事故など、TOGAスイッチの使用に関するさまざまなヒューマンファクターの問題があるからです。TOGAスイッチの設計に関しては、ボーイングの「人間中心の設計理念」とエアバスの「技術中心の設計理念」で大きな相違があります。JAL516便のパイロットがなぜTOGAスイッチの使用を躊躇したのか、今後の操縦室音声記録（CVR）の調査で徐々に明らかにされていくと思います。

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