

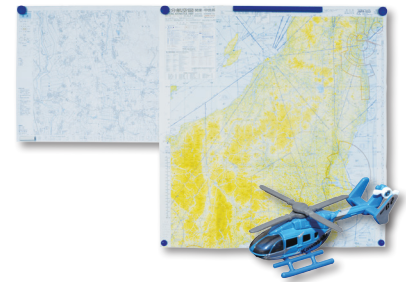


飛ぶことの責任と楽しさを 実感してほしい

空への憧れと、飛ぶ楽しさを共に語れる仲間を
ここ宇都宮の地から一人でも多く送り出したい。

それが元ベテランヘリコプターパイロットの今井先生の夢。

自身の経験をベースに、安全意識の高い人材を育てることを使命と感じている。



今井 道夫 いまい みちお

1974年、農林水産航空協会で防衛庁(当時)委託民間操縦訓練生として、ヘリコプター操縦技術を学ぶ。同年、朝日ヘリコプター株式会社(現:朝日航洋株式会社)入社。ヘリコプターの飛行時間は1万1400時間・6機種に乗務。通常の飛行業務のほか、操縦士の訓練、審査業務を担当。取締役を経て、2017年退社。2017年12月より現職。

研究テーマ:ヘリコプター事故の発生メカニズムを分析し、事故防止のために何をすべきか追求する
キーワード:ヒューマンファクター、要因分析、再発防止、未然防止、安全文化

安全意識と豊富な知識は常に欠かせない

「私が新人パイロットだった頃と比べれば、今のヘリコプターの安全性は格段に進歩しています。しかし一度空が上がれば、パイロットの判断がすべて。ですから事故要因を分析し、再発することなく、また未然に防げるよう、事故発生メカニズムを明らかにすると共に対策の追求に専念しています」と語る今井先生。飛行時間は1万1400時間に及び、6機種に乗務してきた大ベテランだ。その上、飛行業務だけでなく、パイロットの養成にも携わってきた。

それだけに、安全に対する意識はとても高い。飛行機の場合はパイロットとコ・パイロット(副操縦士)が乗務することが大半だが、ヘリコプターの場合はパイロットが一人で操縦することが多い。一人だからこそ、異常や危険の察知、そして判断はより速やかに行われなければならない。

「そこで重要になってくるのが、ヒューマンファクターです。ヒューマンファクターとは、医官として航空自衛隊で勤務され、航空機事故の調査や安全工学における第一人者でもあった黒田勲氏が提唱。『機械やシステムを安全に、しかも有効に機能させるために必要とされる、人間の能力や限界、特性などに関する知識の集合体である』と定義づけられています。パイロットは基礎教育の段階から、安全に対する意識を持つことが必要だ。そのため、自分の性格や資質、能力、限界を客観的に認識しておかなければならない。過信は必ずといっていいほど事故を招く。技量の向上だけでは空を飛べない。

また、一人の人間が自身の経験から得られる知識には限界もある。前例に学ぶことが重要なのだ。

「現役の時、私自身も先輩方から機体の特性はもちろん、気象や地形などにいたるまで、さまざまな経験

談を聞いたことで、危険を回避したケースも少なくありませんでした。できる限り引き出しは多いほうがいいと思います。何かが起きた時や、おかしいと思った時、もしかしてこのことかな?と落ち着いて対処することができるからです。ヒューマンファクターをプラスの方向に動かすには、安全意識と共に豊富な知識が欠かせないことを常に忘れないでほしい、と先生は言う。

空を飛ぶ楽しさをぜひ味わってほしい

「厳しいことばかり言いましたが、パイロットだからこそ味わえる空を飛ぶ楽しさも伝えていきたいと思っています。先生が初めて空を飛んだのは、18歳の頃。グライダーだった。

「もちろん単独ではなく、教官と一緒にでしたが、上空からの風景や飛行中の何ともいえない感覚に魅了されましたね。絶対にパイロットになろうと心に決めました。幼い頃から水田に農薬を撒くヘリコプターの姿を見て、空への憧れを持っていたそうだが、後年、自身も同じ業務を経験することになったという。

「当時のヘリコプターは、操縦席全体が風防で覆われていて温室のような状態。今のようないアコンも装備されていないので、暑かったんですよ。でも、自由自在に空中を動けることには何ものにも代えがたい楽しさを感じていました」。

防災関連の飛行業務で、急患の搬送をした時のことだ。専門の医師や病院の整っていない北海道の礼文島から札幌までのミッション。行きは明かりひとつない日本海の真っ暗な海の上をただひたすらに飛ぶだけ。しかし、帰りは札幌の方向からの明かりがかなり遠くから見えた。

「行きは、とにかくミッションの遂行だけを考えていました。帰りは、周りを見回すだけの気持ちの余裕も

あったのでしょうか。ホッとする瞬間でした」。

ある時は、街の灯かと思ったら、イカを釣る漁火だったこともあるそう。空を飛んでいると、誰も目にしたことのない光景に遭遇することもある。

「私もかつて飛んだことがあります。日光市の奥のほうは、自然豊かでもとても素晴らしい景観です。訓練で飛ぶこともあるかもしれませんが、季節ごとの表情が楽しめると思います」。

一人でも多くのパイロットを育てたい

ドクターヘリをはじめとして、民間・自治体を問わずヘリコプターの需要は増えてきている。ところが、依然としてパイロット不足が続いていることに先生は危機感を覚えている。

「特に30歳以下の若い層の不足が大きな問題です。昭和20年代(1945～1954年)に生まれたパイロットが退職し、その抜けた穴を埋めるだけの人材育成が追い付かない状況。しかも、養成機関が少ないということもネックになっています」と表情を曇らせる。

「今、4年制大学で養成しているのは、2010年から開設された帝京大学理工学部航空宇宙工学科ヘリコプター・パイロット・コースのみ。訓練機は3機用意されています。長年パイロットの養成に携わってきた視点から見ても、訓練環境は恵まれています。ここを日本のヘリコプター・パイロット養成のメッカにしていきたいですね。実際に、ここから巣立っていった一期生たちは第一線で活躍しています。大空への憧れを持っている皆さんに、ぜひ、彼らの後へ続いてほしいと願っています」。一人でも多くのヘリコプター・パイロットを、ここ宇都宮キャンパスから送り出すことが、先生の使命であり目標なのだ。