

平成 13 年 12 月 19 日
教検発第 31 号

社団法人 日本ハンググライディング連盟
会 長 朝 日 和 博 殿

JHF 教習検定委員会
委員長 小野寺 久 憲

2001 年度の教員検定会開催の諮問に対する答申について

このことについて、貴殿からの文書(JHF 発第 01-169 号 2001 年 11 月 17 日付)により標記の検定会を今年度中に開催するよう諮問を受けています。この教員検定会の開催について、下記のとおり答申理由と教習検定委員会の見解、及び「自己責任」について本委員会の解釈を附して答申いたします。

記

1. 答申内容

2001 年度教員検定会について、理事会より今年度中に開催するよう諮問を受けているが、次項の理由により開催の検討を保留する。

2. 答申内容に至った理由及び教習検定委員会の見解

平成 13 年 10 月 29 日に開催された教習検定委員会緊急臨時会議において、「検定会において事故が発生した場合の責任の所在が明確にされた時点で実施を検討する」との議決がなされた。この責任の所在詳細については、朝日会長に回答を求めているところであったが、法務委員会及び小堀弁護士により調査検討をするので結果が出るまで待つてほしい旨の説明を受けていた。その後、この回答については理事会の承認を受けてから提示するとの説明を受け、現在も回答を待っている状況にある。

また、平成 13 年 11 月 14 日の理事会における審議内容として、「JHF が実施する事業については、全てを引き受ける責任が JHF 自体に存在することを再認識する」と文書により提示され、これをもって本委員会が求めている「責任の所在」に対する一つの回答とし、開催の諮問が行われたと受け止めている。本委員会にあっては、貴殿からの文書の中にある「JHF が実施する事業については、全てを引き受ける責任が JHF 自体に存在することを再認識する」という文章が、「責任の所在」に対する回答としては不十分であると考えます。法的な問題も含めた責任の所在について回答を求めたにも関わらず、これについての返答がなされていない現状では、教員研修検定会の開催を検討することはできません。

理事会の審議を受けた法務委員会及び小堀弁護士による回答をお待ちします。

3. 「自己責任」に関わる教習検定委員会の解釈

本年7月頃より「自己責任」と「安全配慮義務」という言葉が持ち出され、これに関わる様々な問題が論議されるようになりました。本委員会が11月中旬に開催を予定し、精力的な準備を進めていたにもかかわらず、計画通りの開催を断念し保留した大きな理由がこの議論の中にあります。このことについて本委員会の解釈を述べさせていただきます。

JHFが誕生した時点から、ハンググライディングにおける「飛行の大原則」は不変なものとして解釈し、委員会事業を遂行してきました。「飛行の大原則」とは、「一定以上の知識、技量、経験を有することが認められパイロットライセンスを得た者が、ハングやパラに搭乗して行う機長としての飛行は、その飛行の全ての責任を負わなくてはならない」という解釈です。これは、航空スポーツを含めた航空界の不変の常識です。また、航空の世界が模範とした船舶の世界にあっても同様なものです。日本国内だけでなく、世界の航空法はこの「飛行の大原則」の上に成り立ち構築されています。このことは、財団法人日本航空協会の傘下にある航空団体についても共通であるのみならず、CIVILやFAIにおいても全く同じであることは、ご承知のことと存じます。

機長は「飛行の全責任を負わなければならない」ことから、飛行前に気象情報を集め、機体の整備状況と安全性を確認し、搭載機器の装備状況と機能を点検し、航行に障害となる情報を集め、そしてこれらを分析して飛行の可否を判断することが求められます。その判断能力を有する者のみがパイロットライセンスを得ることができます。判断能力が十分でない者は練習生として飛行することになりますが、その飛行の全責任は監督する教員が負わなくてはなりません。航空の至極当たり前の常識、不変の常識です。

4年前に発生した競技大会での事故について、「飛行の大原則」を無視したかのような論議が、こともあろうに航空スポーツ団体を名乗るJHF内部から沸きあがろうとは全く信じられないことです。離陸地点の風の状況、上空の風、パイロンの位置、飛行経路、気流状態、使用機材の状態など、全て機長たるパイロットが自らの飛行の安全を確保するために、必要な情報収集を行ったうえで判断し、飛行を行うべきものです。気象情報や予報、飛行経路上の障害物、着陸地点の状況などの情報提供は、飛行援助業務であり、機長の判断を助けるだけのものです。これらの様々な情報から、使用する機材の状況を考慮して必要な情報を選択し、分析し判断するのが機長の責務なのです。事故が発生したとき、この飛行援助業務が不適切であったとしても、これを責めることはできません。判断しその飛行を行った機長の責任です。滑走路の状態が良好であって着陸支障無しと管制官から通報があり、その情報を信用して着陸したところ障害物があって激突し事故となっても、その事故の責任は滑走路上の安全確認を欠いた機長にあります。管制官を責めることはできません。離陸直後にエンジン不調で墜落しても、第三者に責任を転嫁することはできず、エンジン不調時の操縦操作に的確を欠いた機長の責任となります。上に述べたことは、実機の世界のことでハンググライディングとは別物と認識される方がおられましたら、それはあまりにも航空スポーツについて勉強が足りず、不十分な認識しか持ち合わせていないと自身で判断すべきでしょう。大変失礼な言い方とは存じますが、教習検定委員からみると、理事の皆様におかれましては、航空の原点、飛行の大原則、機長の責任について、さらにより高いレベルでの認識を持っていただきたいと考えます。

航空スポーツ団体の幹部であるのなら、ぜひこの分野の研鑽に努めていただきたいと存じます。

高山での事故原因が、安全配慮に欠けることがあって、それが一因かもしれぬと思っ
ている方がいるのなら、それは航空の特殊性を理解されていないと考えます。競技大会の主催者
は、安全について可能な限りの配慮をしなくてはなりません、それは飛行援助業務しかで
きないのであり、その援助業務によってもたらされる情報を分析して最終判断を行い、自ら
の飛行の安全を維持確保できるのは機長たるパイロットだけなのです。再度述べますが、飛
行中の事故が発生した時、その責任を飛行援助業務を担当する者に求めることはできません。
第三者から見て、その援助業務が不十分と思われても、そのような状況の中で飛行の開始お
よび継続を決断した機長に全ての責任があるのです。

「飛行の大原則」と「機長の責任」について、そして JHF における「飛行責任の宣言を
行ったもの」に対し、長い JHF の歴史の過程で当然とされていた解釈が、本年 7 月頃から
一部の理事によって異なる解釈が表明され、そして組織が動き始めたことによって「飛行の
大原則」が揺らぎ始めたと感じています。このことが原因で、教員研修検定会の実施につい
て大きな不安を感じ、計画を保留せざるを得なくなりました。また、同じ理由で、競技大会
ジャパンリーグの開催が中止されたと解釈しています。さらに、JHF 事業や業務が停滞して
いる原因にもなっています。教習検定委員会からみると、高山での事故に関わる現在の法務
委員会や安全性委員会の活動及び一部理事の発言は、前述の JHF 発第 01-169 号文書の別紙
書面「理事会の認識」による説明を受けても、理解できないものがあります。

これを読まれる方の理解をより深めていただきたく、くどいことを承知で同じようなこと
を繰り返し述べさせていただきました。ここに記述したことは、航空業務の経験がある委員
長小野寺の個人的見解ではなく、教習検定委員全員の一致した解釈であることを申し添えま
す。

また、「飛行の大原則」、「機長の責任」、「飛行責任の宣言を行ったもの」に対する解釈と、
飛行援助等を行う行事主催者に対し事故に関わる直接的責任が存在せずこれを認めないこと
を JHF 定款に明示しなくてはならないこと、そして全理事と正会員、委員会の全てが、つ
まり JHF を組織構成する者全員がこれらのことについて一致した解釈を持つことが絶対的
に必要であると考えます。現在の定款には「飛行責任の宣言を行ったもの」との記述はあ
っても、その宣言の内容や説明は存在しません。理事会においては、米国のハンググライディ
ング連盟、ヨーロッパ各国の連盟、そして滑空機の団体やマイクロライト連盟など他の航空
スポーツ団体に学び、早急に定款の不備を正すべきではないかと進言申し上げます。

「飛行の大原則」を誤って解釈すると、JHF の将来ばかりではなく、JAA 傘下の
航空スポーツ団体の将来を失うことになりかねません。

これまでに述べたことは、いま JHF が抱える問題のごく一部であり、教員研修検定会開
催に関わるものだけにとどめています。これらについて、理事の皆さんと認識、見解そして
解釈が一致しない限り、教員研修検定会の開催は困難であると考えています。

以 上