



2009 ISASI 参加報告 <その2>

ISASI 2009 seminar (International Society of Air Safety Investigators)の続報です。今回は Tutorial session における Media Relations in Air Safety Investigations 及びその他のプリゼンテーションについて紹介します。

Media Relations in Air Safety Investigations

Peter Knudson (NTSB)/Bruce Hicks/Dan Ronan

事故・インシデントが発生した後のメディア対策は大変重要である。対応を誤れば悪い状況を更に悪化させる事もある。私達がメディアに話す理由は、透明性によって社会の信頼を得る事である。しかし私達が話さなくても何時かは誰かがしゃべる事になる。米国において NTSB は公式に情報を伝える唯一の機関であるにもかかわらず、暫くするといわゆる評論家と称する人たちが「原因」について述べ始める。私達にとってメディアとは仲間ではないが敵でもない。但し恐れる必要はないと言える。

メディアの関心は....

- 誰が得をするのか
- 誰が損をするのか
- それらの中での競合はあるか
- 何が隠されているのか
- 政治的な背景は有るのか

であり、その対策としては、「事前調査」、「準備」、「実行」が重要となる。「事前調査」では、知っている事は何か、発言出来る事は何か、発言すべき事は何か、そして事実は何かを調査する。また「準備」では、キーポイント、Statement の作成、想定質問の洗い出し、事前演習の実施などを行う。更に「実行」の段階では会見場の location の確認、誠実で包み隠す事のない対応、そして慎重さが重要となってくる。テレビインタビューの場合、簡潔な返答 (45 語/15 秒)、見かけ (容姿) と弁術には細心の配慮を行い以下の点に注意する。

- テンションを上げておく
- Smile
- 保守的な服装を心掛け、白や明るい色の服装は避ける
- エチケットを守り心地よい態度で接する
- 漫然と話す事なく、言外のコミュニケーションの影響に注意を払う

そしてメディアインタビューの心得として、真実を述べる、情報はダブルチェックする、キーポイントを繰り返す、誤った情報は正す、犠牲者に哀悼の意を表す事を忘れてはならない。また避けるべき事項として、知らないと言う事を恐れる、ユーモアを言う、自己防衛、不作法、非難を繰り返す、カメラの前で「ノーコメント」と言う又はコメントを強く拒否する、不機嫌になる、ミスを認める事を恐れる、推測や勘ぐり、嘘をつく等が挙げられる。全体を通じて常に犠牲者、被災者の家族への配慮を欠いてはならない。

Safety: A Function of Leadership

Gary Braman, Sikorsky Aircraft Corporation

2001年2月12日米軍の Sikorsky Black Hawk Helicopter が combat training 中に超低高度 (17ft AGL) にて旋回の Maneuver を行い墜落、6名が死亡する事故が発生した。米軍は当該指揮官の指揮能力の問題を指摘した(Leadership failure, Inadequate Mission Planning)。Management や Leader は安全に関する philosophy を理解した上で適切に leadership を発揮する事によって事故率を減少させる事が出来る。しかし現実には leadership の欠如によって多くの事故が発生している。Leadership 成功の5つのカギは 1) 過去に起こらなかった事は将来の保障にはなり得ない事を理解する、2) 指揮官は safety officer であるとの自覚を持つ、3) 部下には安全の六感を生かすように指導する、4) 事故に対する責任を負う、5) Safety officer は現実的で活動的でなければならない。以上の事は軍、民間共に通じる事で、平穩時に何もしない事は人命、財産を無用な危険にさらすことであり決して許されない事である。

A Simulation Study of Emergency Egress Factors in Transport Category Aircraft

Eric Savage, Embry-Riddle Aeronautical University

1967年に緊急脱出ルールが120秒から90秒に変更され、現在は Demonstration 又は Simulation で証明する事が求められている。過去40年間の緊急脱出に関する data を分析し旅客と客室乗務員の行動の相関関係、障害物の data を基にシミュレーション分析モデルを構築した。但し火災、視界、煙、熱による影響は考慮していない。現在このシミュレーションモデルは研究段階であり2010年5月まで研究を続ける。今後の大型機の開発に伴い緊急脱出に要する時間増加が予想されるが、座席配置、シートピッチ、非常口のデザイン、旅客や客室乗務員の数や行動などの関係を分析する事により、効率の良い設計と運航の実現が可能となる。今回の講演内容に関係し ALPA Japan から「120秒から90秒に変更になった理由」を質問したが明確な論拠は不明との回答だった。しかしその背景について米国の参加者から Confidential Requirement for Transport Category Aircraft (FAR Part 23 CFR14 Part 23)によるものであると知らされた。

次回は2010年9月 札幌にて開催されます