



## フライトデータの取り扱いについて HUPER 委員会見解

航空会社は従来からフライトデータの解析を行い、運航品質の向上に役立ててきました。JAL系では AIMS DATA、ANA 系では FOQA プログラム、というシステムのもと、非懲罰、データの保護など、ICAO の設定主旨を踏まえた運用をしてきました。

しかしながら、最近の通信システムの発展や技術の進歩を背景に、乗務終了後、比較的短時間でフライトデータがサーバーに蓄積されるようになり、フライト後にレビュー出来るシステムが提供されてきています。適切にシステムの運用を行えば、自己研さん等に有用なものとなりますが、データの不適切な取り扱いや非懲罰の原則が崩れると、非常に危うい職場環境となることが危惧されています。

### 1. 本来は審査や訓練で技量 (技倆)・適性を担保する

パイロットの技量 (技倆)・適性は、年 2 回の技能審査と 1 回の路線審査、また法に基づき設定されている訓練で担保されています。フライトデータによる適性の判断が行われることになると、審査や訓練の意義を否定することになりかねません。

### 2. 職場へのフィードバックも日時や便が特定されないことが重要

従来の FOQA や AIMS のシステムでは、担当者以外はデータの閲覧は不可能で、独立した担当部署が責任をもって運用することによって機能してきました。情報が外部へ漏れず、個人が特定されないことが前提となっています。上司やその時々々の機長、さらには誰もが閲覧出来るような新しいシステムとなることは、データの保護の考えから外れていることはもとより、悪意を持った人間によりデータを暴露されるような事態が発生しかねません。

### 3. 非懲罰の原則

人事考課や労務管理に利用される可能性があるとして、ICAO の主旨に反することはもとより、特定の個人のデータを洗いざらい分析し、重箱の隅をつつくような処分の仕方も否定できなくなってきました。その結果、いわゆる職権乱用、ハラスメントの温床となり、職場の中における信頼関係が失われ、安全文化が低下することになります。

また、データや映像は「写真判定」の材料として使用されかねません。本来、「未然に防止」、「再発の防止」を目的とするからこそ、独立した担当部署のみでの運用が許されてきました。

#### 4. 組合が積極的に関与するべき

根拠となる「Manual of FDAP (Flight Data Analysis Programmes :フライトデータ分析)」によれば、上記のデータの保護、非懲罰に加え、パイロットと経営の相互の信頼が大切であり、パイロット組織(Association)の代表が、このプログラムに参加すべきであるとしています。データの閲覧・解析が非懲罰の原則のもとに取り扱われているか、常に監視する必要があります。海外ではゲートキーパー制度があり、データの閲覧・解析、その後の訓練やSIMまで組合内で完結し、労務や懲罰から完全に分離した制度が存在します。

また、ICAOのマニュアルにも「a formal agreement between management and the flight crews, and/or authority identifying the procedures for the use and protection of data.」とあり、経営(会社)とパイロット(さらには当局)の間に合意が必要となります。ここにも積極的に組合が関与するべきで、海外では組合と会社の間で協定や合意を結んでいます。

#### 5. ジャストカルチャー

ジャストカルチャーという言葉は、航空界では常識となってきていますが、日本語に適切な訳語がありません。「正義の文化」などと訳されることもあります。IFALPAが2013年12月にリーフレットとして発行した文書には、『訓練、LOSAに代表される監査や、事故インシデント調査、さらにはFDAP(フライトデータ分析)については「ジャストカルチャー」を前提に深化させていくべき』と記しています。

#### 6. 再発防止の観点

事故調査の前提として、罰することではなく再発防止を第一と考えることは、世界では常識です。フライトデータの取り扱いも、事故やインシデントに繋がらないよう、特異なデータは再発防止の観点で、自己研さんのみを目的として取り扱われるべきです。

罰することで再発防止を図るという文化は、機能しないばかりでなく、非常に重要な事実を隠すことに繋がります。罰しない、個人を特定しない前提があるからこそ、再発防止策の全容を職場で共有できる文化が構築されます。

#### 7. 使用目的／使用範囲を明確化する

データの管理／閲覧は、組織から独立した分析の資格／能力のある担当者が行うべきで、上司やその時々機長が行うべきではありません。ICAO Annex 13でも安全上必要な場合に限定され、担当者／担当部署以外がフライトデータを閲覧できるケースは、「事故／インシデント調査」、「整備上の都合」、「規程上必要な報告(Cap Report／ASR等)」に限定されるべきで、加えて、「PF本人の希望で自己研さん上必要な場合」は、閲覧は本人のみに限るべきで、非常に厳格な運用が求められると考えます。

以上

<参考資料>

Manual of Flight Data Analysis Programmes (FDAP) 2014 First Edition

[IFALPA Briefing Leaflet 2013年12月16日発行](#)

