

4. 操縦士の心理的背景

操縦士は、なぜ、事故に結びつくような判断や行動をとったのでしょうか。

事故調査報告書から、操縦士の心理面に属する具体的な記述を抜き出し、「ICAO Human Factors Terms」で用いられる用語（仮訳）を基に整理してみました。（Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part IV Reporting より）

※「法人機」赤字 「個人機」青字

状況認識

従属している環境下における優先順位付けされた重要なイベントおよびその状態を追跡・維持する能力

- ・ 出発点に戻りたい
- ・ 同乗者に対し、山越えをしてあげたい
- ・ どうしても飛びたい
- ・ 早く目的地に着きたい
- ・ 業務多忙による安全確保怠り
- ・ レジャーの予定捨てきれない

ストレス

何らかの行動または順応を必要とする精神的または身体的要求

- ・ 心理的動揺
- ・ 霧が発生しやすい場所で怖い
- ・ 経験の無いミッション

プレッシャー（ストレスの一部）

管理、仲間、自身で決めた目標、時間、環境要因、または人と機械の関係から生じるストレスの一種

- ・ 乗客を待たせている
- ・ 飛行の遅れ
- ・ 飛行場の管理者を待たせている

心理的背景

自己満足

安心感と自信に起因する意識的注意の低下の状態

- ・ 過信
- ・ 地上が見え、雲を避けて飛行すれば問題ない
- ・ この程度なら問題ない
- ・ 出発地に戻るまで有視界飛行は維持できるだろう

コクピット権威勾配

パイロットの権限範囲の決定要因となる、特殊な環境下での相対的なスキルと経験

- ・ 教官指示
- ・ 機長一任

下記の事故事例にも、前述の心理的背景が見られます。

事例1（P12）山の斜面への衝突
（ベル式412EP型）

初めての経路／飛行予定期日の最終日

ストレス（プレッシャー）
状況認識

事例2（P14）山頂付近への衝突
（セスナ式172P型）

同乗者に対して、山越えをしてあげたい

状況認識

事例3（P16）山の法面への衝突
（ロビンソン式R22Beta型）

早く目的地に着きたい

状況認識

事例4（P17）山腹への衝突
（ビーチクラフト式A36型）

教官指示

コクピット権威勾配

それでは、今まで見てきたことを踏まえながら、具体的な事故事例を参照してください。