

All About SAFETY

安全をいかに創造するか

「安全である」ということは、すべての業界において共通の目標といえるでしょう。特に、旅客や貨物などの輸送サービスを担う業界にはより高い安全性を確保することが求められています。「All About SAFETY」は、そうした業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための連載記事です。

前回に続き、Hondaと同様、安全を最優先する企業文化を持つANAグループを取り上げます。



「世界最高水準の安全の追求・提供」に取り組んでいるANAグループ (写真提供：ANA)

ANAグループの取り組み 第3回 安全な定時運航を支える地上支援業務

これまでANAグループの安全管理体制や安全運航を支えるパイロットの取り組みについて紹介してきた。最終回となる今回は空港内で作業する車両の運転を担うスタッフにスポットを当てる。

グランドハンドリングとは、航空機の周囲を主な活動エリアとし、航空機の到着から出発までの地上業務のことで内容は多岐にわたる。空港で駐機エリア（ランプ）を眺めていると、航空機のまわりを多くの特殊車両が行き交っている。これらはグランドハンドリングに欠かせない存在だ。主なものとして、駐機エリアで手荷物・貨物を搭載する業務、航空機の地上移動を行う牽引（トーイング）業務、整備補助、機内清掃などが挙げられる。ANAグループ全体で約3000名強のスタッフが、特殊車両を扱うグランドハンドリングに従事している。

空港の特性を理解した運転技術とコミュニケーションの大切さ

空港内で車両を運転するためには普通自動車免許を所有している上で、その空港独自のルールを定めた安全運転教本を学び、試験に合格して許可の交付を受ける必要がある。他の空港に異動した場合は許可を返納し、赴任先の空港の安全運転教本を勉強し直して、許可を取得しなければならない。

空港独自のルールとはどのようなものなのか。例えば「プラスト注意」の表示は、駐機している航空機のジェットエンジンから噴気する強風（熱風）への注意喚起。この表示が出ている場所では、車両を一時停止して航空機の状態を確認しなければならない。ジェットエンジンに近づきすぎると簡単に吹き飛ばされてしまうからだ。「羽田空港の場合、1日の離発着の数が多いこともあり、航空機の到着から出発までのメンテナンスや手荷物・貨物の搭降載にかけられる時間は小型機なら約30分、大型機なら約50分。ゆっくり作業をしている余裕はありません」と話すのは、全日本空輸（株）空港センター空港サポート室貨客・グランドハンドリング部部長を務める萩原邦彦さん。空港内と一般道路では運転す

る状況が大きく異なる。まず、空港には信号機がなく、航空機のエンジン音でクラクションなども聞こえにくい。「スタッフは耳栓をしていますから、作業中はジェスチャーで視覚的に伝わるコミュニケーションをとっています。例えば、両腕をクロスさせた×の合図はクルマや航空機を止めてくださいという意味です」と萩原さんは説明する。

スタッフは空港の特性を理解し、迅速かつ確実に作業をこなすための運転技術を身につける必要がある。運転に携わる全スタッフには年1回、定期技量確認という研修の受講が義務づけられている。指導はインストラクターの資格を持つスタッフが担当。さらに、このインストラクターを養成するマスターインストラクターも各空港に配置している。

安全を担保するための実地訓練とスキルの向上

ANAグループの場合、空港内で車両を運転するための許可に加え、車種に応じた社内資格も取得する必要がある。最も運転が難しいとされているのが、航空機牽引車。出発する航空機を自走できる位置まで押し出す（プッシュバック）作業を行う特殊車両だ。排気量1万2000cc、重量50t以上で、運転感覚は普通乗用車とはまったく異なるという。羽田空港では航空機をS字を描くように移動させるなど複雑な動きを要求される。そうした技量を養うためには実地訓練が欠かせない。新人は空港内の空きスペースを利用して、鉄パイプで組んだ航空機のダミーを牽引し、インストラクターの下で操作感覚を養う。一通りの技量を身につけるには、毎日作業に従事しても3～4ヵ月、回数にして100回以上はこなす必要がある。晴天の日だけでなく、夜間や雨といった車両感覚をとりにくい状況にも慣れなければならない。航空機牽引車のシミュレーターも導入。実車で体験するのが難しい状況を再現できたり、空港内で訓練スペースを確保できない時でも訓練ができる環境を整えている。

ANAエアポートサービス（株）グランド・カー



全日本空輸（株）空港センター空港サポート室貨客・グランドハンドリング部部長 萩原邦彦さん（写真中央）、ANAエアポートサービス（株）グランド・カーゴ統括室ランプ・キャビンサービス部副部長 中野秀勝さん（写真左）、同部業務課リーダー 安藤賢太郎さん（写真右）

ゴ統括室ランプ・キャビンサービス部副部長 中野秀勝さんは、インストラクターとして後進の指導にもあたっている。「シミュレーターは有効な手段ですが、慣れ過ぎてしまうと実際に作業する時の緊張感が薄らいでしまうこともあります。その点を考慮して、私たちがフォローしていきます。以前はみんなクルマや運転が好きでした。ところが近年、羽田空港に配属される新人の多くはペーパードライバーなんです。一般道路での運転経験がないため、運転そのものに慣れるところから始め、技術習得までにかかる時間は以前よりも長くなっている傾向があります。」

1便ごとにスタッフが集まって行う事前ブリーフィングの重要性

羽田空港はおよそ2分に1回の割合で離発着があり、グランドハンドリングのスタッフは朝礼後に現場に出たら、事務所に戻ってくることはほとんどない。多忙であることと同時に夏は灼熱、冬は極寒の中で作業を強いられる。同部業務課リーダーの安藤賢太郎さんは「グランドハンドリングの仕事は判断を誤れば大事故を引き起こしかねません。だからこそ、スタッフ同士のコミュニケーションが大切なのです」と話す。そのため、航空機が入ってくる前に駐機エリアで1便ごとにスタッフが集まってブリーフィングを必ず行っている。「航空機の機種によっても手順や内容が変わるので、前の便と同じ感覚で作業してしまわないよう気持ちをリセットすることが目

的だ。また、声をかけ合って、お互いの体調も確認するように心がけています。現場は常に時間との勝負。責任感から体調不良を言い出しにくい状況もあるからです。」

アサーションによってより高い安全をめざす

各空港で起きるヒヤリハットは、どんな小さなことでも報告するように徹底されている。「それが失敗の報告だったとしても、上司や先輩が怒るようなことはしません。むしろ感謝するようにしています」と萩原さんは話す。世界中の空港から集まったヒヤリハットはスタッフ間で共有し、重要度が高いものはすぐに対策を講じている。

また、ANAグループは年齢や社歴、職位の上下といった権威勾配に関わらず、エラーを指摘するアサーション（2018年6-7月号参照）をパイロット以外の従業員や関連業務に携わる人々すべてに浸透させようとしている。「アサーションによってミスを未然に防ぐことができた事例はたくさんあります。私たちはチームで仕事をしているので、安全のために必要なことはお互いに話ができないといけません」。中野さんと安藤さんはグランドハンドリングの現場にもアサーションが広がっているという。

グランドハンドリングをはじめ、空港業務に従事しているスタッフも各々の現場で安全を追求している。これがANAグループの安全運航を支える大きな力となっているのだ。



航空機牽引車。航空機の地上移動の際に使用される。航空機の前輪を抱え込んで作業するもの（左）とトーパー（航空機と車両をつなげる金属の棒）を使用して作業するものがある（右）（写真提供：ANA）



航空機に載せるコンテナを積んだドーリーなどを牽引するトーイングトラクター（写真提供：ANA）



航空機へコンテナなどを搭降載するハイリフトローダー（写真提供：ANA）