

80周年の年に、部存亡の危機・・・

学連教官から「東海関西の中で、同志社は一番レベルが低い」と酷評されたのは昨年だったか、一昨年であったか・・・。

2014年7月から本年2月までの一年半は、創部80周年を目前にして、部が自らの存続を問わねばならないほどの危機事態となった。ホームページのOB・部員専用BBS上でのやり取りをご覧になって、部に「何か良くない事態が起こっているのでは・・・」とご心配になられたOB・OGが少なからず居られたことであろうと思う。

そこで、惹起した事態について事実関係を総括して記録しておきたいと考えた。歴史は「良い事」だけではなく、「悪しき事」も含めたものであり、本誌は部の出来事を正確に記録し、同じ過ちは二度と起こさないように後世に伝える使命があると思うからである。

(編集長)

§ 1.何が起こったのか？

▼2014年7月6日

大野合宿において発生。当時3年生であった部員が単座機でのソロ飛行中、自分のポジションを誤認。パイロットは正常に帰投するには高度が足りないと判断し、ピストに向け逆進入での着陸を無線で宣言した。ピストから見ると正常な着陸を行えるポジションであったためピストは場周通りの着陸を指示。しばらくはパイロットが指示に従わず混乱をきたしていたが、大野滑空場に熟達した教官の無線誘導により正常に帰投した。

このときパイロットの経験不足や地上での勉強不足が原因として挙げられた。その後この部員は退部した。

▼2015年5月

新入生の初合宿に関わった問題。例年学連から指摘されていた練習許可証の更新手続きの遅延が

この年も改善されず、未更新であった部員と新入生はこの合宿でフライトできなくなってしまった。半数以上の部員がフライト不可対象であったため、航空部全体のフライト回数の伸びに大きく打撃を与えた他、学連からの不信を買うことになった。

例年練習許可書更新の手続きにおいて学連とのやり取りはピスト担当が行っていたが、当時3年生であったピスト担当がそれを怠っていたために遅延が発生した。この事案は今回が初めてではなく、昨年学連から注意を受けていたにも拘わらず再発させたために、学連教官の許容限界を超え、合宿を中止させられる結果となった。

また練習許可書の更新を個人に任せ、部全体として部員の更新手続きを管理するシステムがなかったことも問題であった。管理担当などがいないために更新を期限ぎりぎりまで延ばす部員が続出し、結果全体として更新手続きに遅れが生じた。

▼2015年6月6日

大野合宿初日、撤収作業中での出来事。問題なく訓練を終え、機体を分解しハウストレーラーに格納し、トレーラーを閉める際にトレーラーの部品と主翼が干渉し破損に至る事故が発生した。

主翼がトレーラーの奥まで正しくしまわれていなかったことが原因で、本来干渉しない部品との干渉を引き起こした。また不適切な位置に主翼が置かれていることに破損を起こすまで誰も気が付かなかった。

事故当時、機体の分解で主翼の保持していたのは2回生。機体係を担当していたのは4回生だったが、この合宿では機体係試験を受けるために3回生が実働で管理を行っていた。

このとき2回生全体でトレーラーの構造や機体の正しい格納状態を厳密に理解している者が少なく、およその雰囲気で作業を進めていたことが第一の問題点。機体係が最後の点検を怠ったままトレーラーを閉めたのが第二の問題点である。

この事故より過去数年間にもトレーラー絡みの機体破損を何件か起こしており、学連から大きく叱責を受けた。

事故後、実際のトレーラーを用いて部員全体にその詳しい構造と、機体の正しい格納状態の説明を行った。また機体係に関しては近年曖昧になっていた機体の組み立てから分解までの各段階における注意点・確認事項をリスト化させ、機体係養成に教えこませた。

またこれを機会に事故などを起こしてしまったときの対処マニュアルを作成し、万が一インシデントが発生した時にも迅速に対応できるように制度を整備した。

▼2015年6月14日

関西地区の学生委員会を同志社大学で行うことになった。3回生の部員が委員会用に大学の会議室を予約していたが、結局は格納庫で行うことになり会議室は使用しなかった。しかしここで担当者が未使用の連絡を大学にしなかったため、大学のオリエンテーション実行委員会から叱責を受けることになった。

このような報連相のミスは過去数年頻発しており、部の現状を改善するうえで大きな課題となっていた。

正しい報連相の仕方や意味を部全体に講義し、今回の事例に限らず汎用的に報連相の改善を行えるようにこの問題に対処した。

▼2015年7月

ある2回生部員の行動において、報連相の順番が違うなどの問題が見られた。これに対処するために3回生以上の部員で対策を話し合うミーティングを当該2回生が「いじめ」られていると誤認。監督や顧問に相談を行い問題として表面化した。この状態を部内に疑心暗鬼が蔓延しているとして監督が直近で予定していた合宿の中止を決定。また最近頻発している部内の不祥事を大きく問題視し、7/19に監督を含めた部全体でミーティングを行い、部の再建に向けた根本的意識の改革について話し合い、部員は部活動に臨む覚悟を改めた。

また「いじめ」の誤認問題は監督が仲介することにより2回生部員と3回生以上の部員との誤解は解消した。

▼2015年8月7日

福井空港合宿のオープンのために機体の組み立てを行っている時に翼端を破損させる事故が発生した。当時翼端を持っていたのは2回生で、機体係は他大学の3回生であった。事故は機体係の指示が正しく翼端担当に伝わっていなかった為2回生が適切な動きを取ることができず、翼端受けと翼端を干渉させ破損に至った。

作業の現場での報連相というのも部内に浸透していないということが浮き彫りとなった。そのまま宿舎でミーティングを開き作業の現場にも報連相が重要であることを周知させた。また合宿終了後に機体組みや分解時における事故を無くするため、3日間にわたり格納庫で組み分解の練習を行った。

▼2015年8月10日

上記と同合宿において訓練を開始して間もなく宿舎で火災が発生。出火当時人員の多くはランウェイにおり、宿舎当番も無事に避難したため負傷者はなかった。宿舎1階の男子寝室から出火し機材や個人の荷物の多くを焼失させる被害を出した。宿舎は半焼し、合宿は中断。この合宿の後に予定されていた他校の福井空港合宿も中止となった。

出火場所から原因はコンセントの発熱だと考えられた。当時宿舎のコンセントは部員個人が持ち寄ったパソコンや携帯電話の充電を一挙に行うためタコ足配線が横行しておりこれが問題であった。このようなタコ足配線は同志社大学や福井空港宿舎に限らず、どの大学・どの宿舎でも見られるものであり、火災を受けて学連を挙げてコンセントの使用に関する規制が設けられることになった。また当事者である同志社でも合宿終了後のミーティングでコンセントの使用に関して注意点の周知

と独自の細かい規定を設けることになった。

▼2015年10月～11月

ある2回生部員(Aと呼称)について、自分勝手や協調性を欠く行動が目立ち始めたためその部員の同期である別の2回生(Bと呼称)が行動改善のために説得を行った。その説得の場では結論が付かなかったが、解散後Bの電話にAの母親から連絡があり、今回の説得に対する不満を述べた。さらにAの母親はA本人に対し不当な扱いを強いるなら弁護士を雇うと述べた。これを皮切りにAは部活への参加率が著しく悪くなり、他大学への合宿に頻繁に参加するようになる。この状態を認識した監督が、Aに対して他大学の合宿への参加を中止するように指示するが、Aは監督の指示を無視して合宿に参加。11月Aは退部するに至った。

▼2015年12月～2016年1月

退部したAの母親から滞納金精算の内容に関してクレーム。2回生の会計と3回生の主将が対応するが難航。退部精算が終わらないことについて不満を募らせたA母親が大学のスポーツ支援課に相談を求め、スポーツ支援課からも詳しい事情の説明を求められる。支援課に説明を行ったところ、2014年の部内会計資料を改めて持参し内容を説明するように指示を受ける。監督も交えて改めて支援課に説明を行うが、ある項目について説明がつかない点があったこと、航空部で実施している会計のシステムと支援課が想定していたシステムとに相違があったことで支援課からは問題であると指摘された。この問題に対する対策は現在検討中。

▼2016年2月

不明な経路から過去に航空部が学校の体育施設である格納庫で飲酒を行っていたという事実がスポーツ支援課の知るところとなる。支援課は報告書の提出を航空部に命じる。同時に学生課からも報告を求められ、体育会の資格審査委員会に付されることになった。その結果は現時点（2月末）では未定である。監督は直近で予定していた2月の合宿の中止を決定した。

この問題には監督が実施した各部員個人の飲酒の経歴に関してのアンケートをもとに報告書を作成し提出した。後日、虚偽の回答をしていたことが判明した四年生部員一名が監督から退部勧告処分を受けて退部した

また格納庫での飲食について厳密な使用規則を定め、今後の活動において乱れが生じないようにした。

また格納庫に関わらず、部活の行事に関しても飲酒を制限することになった。

§ 2. 部員達はこの事態をどう受けとめ、どのように反省したのか？

ここからは、部員の正直な意見・意識を聞きたいと考え、全部員の記述を掲載したかったが、紙面にも限りがあり、書き手は部員に一任して、匿名で年次（昨年度）だけを明示して原稿を提出させた。

▲ 三年生

私は昨年度に起きた様々な事故やミスについて、これらは降って湧いた不幸でもなければ、今年度の部員がひときわ低レベルであったからでもないと思っている。過去から徐々に劣化してきたレベルがついにこの年になって爆発し、必然的に起きたのだと思う。

私が入部した時点からすでに様々な問題が取り沙汰されていたので、今思えばそれらは昨年度の事故につながる前兆だったのかもしれない。過去から散発的に問題を起こしては、それを根本的に解決することなく積み重ねてきたツケがついにこの年に支払わされたのだと私は捉えている。このような部内の劣化がいつから始まったのかはわからないが、少なくとも今年や去年のようなごく短い期間で発生したものには思われない。

様々なミスを未然に防ぐにはどうすればよかったのか。その答えの一つは過去から問題を起こすたびにしっかり対策をたててそれを根付かせるような努力をすることだし、しているべきだった。昨年度のミスの中には過去に類似の事例を起こしているものがいくつかあったが、その時どのように対処したかや、その後どのような対策を施した

かなどの情報が見当たらなかった。おそらくその事故を起こした時の当事者もそれなりに対処して何らかの行動を取ったはずであるが、4年で一周してしまう大学の部活のような代謝の早い組織ではその時のメンバーのみで完結させても意味はない。それらを確実に引き継いでいかななくてはならないが、それが成されていない。或いは引き継ぎのシステムもどこかの時点から劣化を始めて今年度に至ったのかもしれない。

私は昨年度様々な問題に対処するにあたって、その結果が未来にも残るように意識して取り組んできた。明確な文書やシステムに残したり、習慣として根付くように対策を考えてきた。今後も航空部の歴史が続いていく中で様々な問題や事故が発生していくことになるだろうが、後輩たちには過去に先輩が残したものを参考にしながらそれらに対処してほしい。さらに次の後輩たちのために情報を残し、また未来に同じことを繰り返さないような対策まで考えてきちんと対応してほしい。特にまだ未解決で残っている問題に今後対応していくであろう直近の後輩たちには強くそれを望む。今まで私たちが劣化をさせてきた航空部の文化をこの年をきっかけに焼き直して行ってほしい。

それとは別に昨年の問題の中にはあまねく共通する問題点があったと思う。それは報連相の不徹底であり、属性の違う種々の問題もこれを起源に発生しているように思われた。書類手続きにおける連絡ミスは言わずもがな、機体破損事故などの現場作業も、作業員各々が互いに声を掛け合って状況を伝えあったり、マメに声を出していれば或いは未然に防げた事故だったのかもしれない。この

広い意味での報連相の欠落とか不徹底というのが部内全体を見渡した時に蔓延していたように思われる。航空部で仕事を進めたり、あるいは作業をするにあたってこの報連相から無関係でいられる者はいない。どのようなポジション、役割、役職にいようと必要になってくるし徹底されねばならない。報連相それ自体は難しいことではないのだが、今年度に関しては正しいやり方というか、辿るべき手順や発言の持つ意味というのを部内に浸透させられなかったためか報連相の徹底は普及しなかった。本来見本となり後輩に教えていくべき身分の上級生として、これを改善できなかったことは深く反省している。直近の後輩たちにはこの一年の不祥事を振り返り、どこで正しい報連相をすべきだったかを考え直し部内に浸透させ確実に習慣化して行ってほしい。

また次の幹部には部内の状況を常に正しく認識するよう努めることをお願いしたい。今年度、私たちは部員の状況を正しく把握できなかったために、適切な予防策を講じることができず、ついに事故を連発させてしまった。或いは正しく部員や後輩のレベルを把握していたならば、適切な対策を立てて事故を予防できたのかもしれない。事故後の処理を重点にするのももちろん大切だが、何より事故やミスを犯す前に対策を立てて回避するのが望ましい。重要な役職に就いた幹部、そうでない上級生も、現在の部内はどのような状況に置かれ何を必要としているかを常に考え、話し合い、解決するために実行していくことを期待する。

最後に、この一年ついに再建を達成することなく、むしろ問題を連発してしまったことを幹部として私は非常に反省している。昨年発生した問題

はどれも基本的に忠実であれば回避できた問題であったはずだ。それ故に昨年の成果を非常に情けなく思っている。後輩たちは私たちの一年の取り組みを見てきたはずだ。私たちを反面教師にして、今年度こそ同志社航空部再建の確かな一歩としてほしい。要は常に部のことを考え、実行し、習慣化させていくことが大事で、そうしてくれることを私は願う。特に習慣化というのが重要だが、これは一朝一夕には達成できないものだ。場合によっては数年単位の時間が必要になるが何事も初手が肝心だ。次の一年が再建への土台となり、今後への道筋を示すものとなるだろう。私たちでは達成できなかった役割、今度こそ同志社航空部の再建を軌道に乗せてほしい。

▲ 三年生

ほとんどの出来事が合宿の中で起きていた。合宿では人命、次いで機材を守ることがもっとも重要であるが、そのどちらにおいても私たちは欠けていた。合宿の間は些細なことでも、このどちらにも危険が及び得るということを常に意識して緊張の中で生活しなければならないと強く感じた。

私が原因の一つだと考えることと、これからの同志社大学体育会航空部に必要になるのではないかと考えることについてこれから言及する。

まず、航空部のあり方について。部として全国大会優勝を目標として掲げているが、果たしてそれが機能しているのか甚だ疑問であった。毎年毎年目標になっているし、部としての最高到達点なのだから、流れとしてそれがあって当然の雰囲気があるがそれを眼中に入れて活動している部員が居るかと言えば、周りを見渡しても疑問は残る

ままである。これは部員に限ったことではないとも思う。この目標を目指そうというのではなく、これが実現できたらいいな、いつかそういう人が出てきてくれたらいいな、という希望にすり替わってはいないだろうか。

それから、どうしてもスポーツチームとしてのつながりが希薄であると思う。そもそも同じチームという感覚を持つのが難しいというのかもしれないが。普段の活動は学生だけでの学科とミーティング（以下 MTG と略す）。MTG といっても毎年同じような時期に同じような議題が上がって今年はこうするとか、なにか問題が起こればそれについて考えるというもので、全体で現状を評価したり、見直すということがあまりない気がする。

また、合宿のメインはフライト訓練だが、フライトも各々が各々のことをやっている、といった感覚がある。少人数でア～だこ～だと言うことはあるかもしれないが、あまり全体に還元されることはない。合宿後 MTG でもあえて個々のことを深く掘り下げることはしない。

部員同士だけでなく、教官とのつながりも作りにくい形態にある。合宿の度に忙しい中足を運んでいただいて、ご指導下さることは大変感謝しなければいけないが、基本的にほとんど合宿でしかコミュニケーションを取らない。お互いにどんな人物なのかよく理解する時間がない。部員は2年経っても名前を間違えられることなどある。学生が普段どういう活動をしているのかとか、興味を持って頂けているのかわからない。

大学の部活の特性として毎年メンバーが入れ替わるということも懸念事項である。航空部の活動のほとんどにはちゃんとした教科書というものが

ない。インターネットで調べても出てこないことしかない。すべて、人伝いに教わることである。係や役職の仕事は先輩から教わるのがほとんどである。そして、たまにその教えを実行しているとたまたま教官の目に留まって指摘されたりする、もしくはトラブル等によってずさんな実態が明らかになったりする。教官毎でおっしゃられることが違うこともある。教官には本番の合宿でしか会う機会がない、メールなどで聞くには些細すぎることでと気が引ける。何が正しくて、何が間違っているのかわからないまま未熟な訓練生が自分で判断する。正しいことが正しく伝わりにくい、そういう実態が我が航空部にはあり、そういう性質が航空部にはあると思う。

今後、大事になることとして同志社大学体育会航空部をどういう組織としてデザインしていくかだと思う。個人個人は私が上に記したようにここはどうなんだろう、こうするほうが上手くいくのではないかということを感じていても、せいぜい同回生のなかで話してそこで話は終わり、自分たちでデザインしていくことはできないと、そう思わせる組織になってしまっている。これまで疎かになっていた、組織として何を目指していて、そのためにどこまでのことをするのか共通意識としてははっきりさせる必要がある。

繰り返した不祥事の原因や防止策について各々がイメージできることにはそれほど差がないと思うので、組織として基礎的なところを固めたうえでこそ、そのことを考えることが出来ると思う。

▲ 四年生

一昨年から、ソロ飛行での不適切な飛行、度重なる機体破損、練習許可書の申請遅延による練習不可など様々な不祥事が続いたが、この中でも後者の2つに関して同じミスが繰り返されているという点に大きな問題を感じていた。1度目のミスで具体的な原因を軽く話し合い、「次回からは気をつけるようにしよう」という程度の話し合いで止まっていなかったか疑問である。

問題が起こる節々で、気合だの、意識の薄さだの、精神論を重視していたところが見受けられたが、そもそもなぜなのかを考えてこなかったことが大きな問題である。機体破損に関しては、各人がただ機体を組んでいるだけの様に見える。ただ、機体係であった私からすると機体を組むのはその先にある訓練のためであり、機体を分解しグリスアップするのは次の訓練でも確実に使える様にするためという考えがあった。その思想の中では、機体を壊すというのはそもそもおかしな話であり、それをしっかりと後輩へ指導できていなかった私どもの責任であると反省している。機体係はただ機体を組むだけでなく、組みバラしは訓練のためにあり、ただその場で機械的に行う作業ではないと教え、そのような雰囲気を作るところも大きな使命である。また、その目的のためなら、組みバラし講習を格納庫で行うことに疑問を抱く者はいなくなると確信する。練習許可書の申請に関しても、機体と同じ問題を根に持っていると考える。すべての部内でやるべき仕事は、遂行するためだけにあるのではなく、その先の目的のために行う最も重要な仕事として1つ1つ確実に行われるべきものである。そこで必要になるのが目的である。今一度、現役部員諸君には航空部の目的とは何か、

目指すべきことは何かを十分に話し合ってもらいたい。よく出されるものとしては全国優勝、ライセンス取得があるかもしれないが、それを達成するために、これからどうするべきかを考えてほしい。全国の経歴にはライセンスが最低限。ライセンスを取るにはフライト回数や、自家用操縦士として知っておかなければならない学科をしなければならない。3 回生でライセンスを取るにはそれまでにどれだけのフライトと技量が必要か？グライダーに乗るにしてもどれだけの知識が必要なのか？フライトを経験するにはどの程度合宿に参加し、効率をあげる手法はあるのか？そもそも合宿を円滑に行うには事前準備は必要ないか？（練許？トレーラーやグライダーの検査？教官の手配？フライトへの事前勉強？必要な届出？合宿係？など）それだけの準備をするのに、人は動いてくれるのか？（部にそれだけの理念はあるか？）

目的を見据えると、途端にやるべきことが芋蔓式に出てくるだろう。また、上記のことをするにあたって、これまでのやり方でおかしなことがあれば、踏襲する必要性は全くない。（そこで、私からお勧めするのは関東などの強い大学がどのようなシステムで運営しておりその手法で問題点は何か、自分たちに応用できないかを考える方法である。）

私がかつからの部員に求めることは、目標から何をすべきかを考え実行、それを行うのにどのような理念が必要であるか考え掲げてそれに向かって部員全員の意志を 1 つに、これまでの手法よりも良いやり方は必ずあるので皆で考えて実行する。ということである。誰かから、やる様に言われたから形だけやるのではない。信念がついてこなければただの茶番である。これからの強い航空部の礎は君たちが主体的に作って欲しい。

▲ 四年生

2014 年春の大野合宿において、練習許可生による単座ソロフライト中、滑走路へ逆進入して着陸する旨の無線が入った。地上教官に通常進入による着陸を指示され、その通りに着陸し、事なきを得たが、なぜそのような無線が入ったのであろうか。当時滑空場周りにはすこし上昇気流が発生しており、何とか捕まえようと必死にソアリングするあまり、自機のポジションをロストし、滑空場の場所を見間違えていたらしい。自分の技量を見定め、きちんと安全に飛ぶことが必要である。

上記の件はパイロット一人が原因のインシデントであるが、部員全員の意識の低下により、部員ひいては学連所属のたくさんの方々に迷惑をかけたしまった事件がある。それは数度にわたる機体損傷である。2015 年 6 月の同志社単独大野合宿において、ASK13 をハウストレーラーに格納する際、トレーラーの蓋を閉めるときに翼根後縁部分を破損させた。考えられる原因として、担当機体係が機体の収容状況の確認を十分に行わず蓋を閉めようとしたり、格納する際に触っていた人がきちんと正しい位置に格納しなかったり確認しなかったことが挙げられる。さらに事故を起こしてしまった後の報告や修理のための整備士への依頼など、事故後の対応や態度についても問題があった。しかしこれが最初ではなく、実はこれ以前にも ASK13 をトレーラーに格納する際の破損は 2 度あった。1 件はハウストレーラーを閉める際、天井側に付いている翼端ストッパーが機体の翼端にあたり破損、もう 1 件は翼をハウストレーラーの中に入れる際、床側に付いている前縁受けが機体の前縁にあたり破損した。どちらも機体およびハウストレーラーを扱う際に必ず確認する重要なポ

イントであるが、それができていなかったのである。この3件の破損事故はたまたま起こったのではなく、扱う学生の経験不足、コミュニケーション不足、担当責任者の確認不足、が挙げられ、また1件で済まなかったのは担当者の引継ぎ不足と、部として下の代に伝えず、もう二度と破損させないという意識が欠けていた。この3件のあと部員全員で集まりミーティングを開き、事故に至った経緯、原因究明、事故を防ぐ方法について話し合いを行ったにもかかわらず、その後の福井空港での訓練集合日にもASK13を組む際に破損させる事態となってしまった。そのときの担当責任者は同志社ではない学生であったが、機体の取り扱いには同志社生も多く、先日のミーティングが生かされなかった。事故を未然に防ぐという意識がまだ不十分で、声を出すコミュニケーションが行われていなかったことが原因であると思われる。

機体の破損によるトラブルだけではなく、練習生の練習許可書発行の際の手続きの遅延によりフライトできないという学生が何人も発生するという問題が起きた。これも担当者の引継ぎ不足、前任の担当者と新任の担当者のその仕事に対する意識の違いなどにより起こったと考えられ、ここでもコミュニケーション不足が露呈する結果となってしまった。

ここ数年、グライダーや小型飛行機の事故が相次いでいる。ハインリッヒによると、1件の重大な事故の背景には、29件の軽微な事故があり、300件のヒヤリハットがあるとされる。いわゆるハインリッヒの法則と呼ばれる法則である。つまりこの法則から、軽微なアクシデントを防げば重大な事故は無くすことができ、不注意・不安全な行動による些細なミス、つまりヒヤリハットを予防す

ることが、大事故を予防する上でとても重要なのである。そのためには普段からコミュニケーションをよくとり、担当者間の報告連絡相談を密にとり、定期的に安全ミーティングを開き過去の事故やトラブルについて確実に後世に伝え、高い意識レベルを維持していく。また訓練においてはCRM（Crew Resource Management）、運航に携わるメンバーのすべてをクルーとみなし、それぞれの役割分担とコミュニケーションを明確にすることが安全に運航し大小あらゆる事故を無くすために必要である。

§ 3. 監督、コーチの見解

▲ コーチ 前田 賢一

翔友会の皆様におかれましては、普段より現役の活動に支援をいただいていますことを御礼申し上げます。

この度は全国大会における好成績のご報告ではなく、非常に申し訳なく感じておりますが、ご一読いただけると幸いです。

2015年度はトラブルが多く、部の建て直しのために2015年7月合宿と2016年2月合宿を中止し、学生と指導陣でミーティングを持ちました。また2015年8月の福井宿舍火事に関連して8月末の合宿も中止としました。

本稿におきましては、2015年度に発生または表面化した下記の点についてご報告をさせていただきます。

- ① 福井宿舍での火事
- ② 機体破損の頻発

- ③ 練習許可証の申請遅れに伴う訓練停滞
- ④ 意思疎通の不足・方向性の違いによる問題
- ⑤ 格納庫における飲食・飲酒の問題

① 福井宿舎での火事

2015年8月の福井空港での訓練中に1階男子部屋から出火し、2棟に分かれている宿舎のうち1棟を全焼させる火事が発生しました。インターネット等のニュースで配信されたため、全国の皆様からご心配の声をいただきましたが幸い負傷者はいませんでした。しかし、共有の施設を全焼させ、福井空港における訓練に多大影響を与え、関係者の方々には非常に大きなご迷惑をおかけしました。また、個人所有物の多くも焼失し、部員の精神的なダメージもありました。

原因は特定されてはいませんが、モバイル機器の充電器やコンセントのショートが原因で発火したと考えられています。最近ではスマートフォンやタブレット端末を1人1台以上持っている状況となっており、バッテリーの火事のリスクは非常に大きくなっています。今まではグライダーに搭載するバッテリーの充電管理は行っていましたが、各自のモバイル機器の充電については特に規定をしていませんでした。

現在は宿舎におけるモバイル機器の充電場所と時間の指定を行い、充電用の棚には万が一出火しても周囲に燃え広がらない対策を取っています。一部が全焼した福井宿舎は火災保険の保険金を利用して再建が進められており、2016年春には宿舎の運用が再開できる見込みとなっています。また、公益財団法人日本学生航空連盟、一般社団法人東海関西学生航空連盟、東海関西学生委員会

より見舞金を頂戴し、現金や高額品を焼失した学生に適切に配分しました。

② 機体破損の頻発

2015年度に限った問題ではありませんが、加盟校が使用する共有機体ならびに同志社所有の機体の取り回しや輸送時に破損を複数回発生させてしまい、加盟校の運航に支障が出かねない状態となりました。

原因として、機体を組み立てる際に上回生に比べて下級生が多い状態となってしまう部員構成が挙げられます。また、ここ数年は授業の関係から、週末訓練が多くなっており、滑空場での機体の組み立て作業の頻度が減っていることによる経験不足が考えられます。

滑空場においては、機体組みバラしは学生に任せることが多かったのですが、教官ができる限り横に付いて、事故の防止と指導を行っています。また、作業経験を積むために同志社格納庫での組みバラし訓練を行い、機体係と部員全員の機会不足を補うように努めています。

その結果、2015年度後半の合宿では比較的スムーズで安全な機体組みバラしができるようになりました。部員の意識も上がってきていますので、この流れを継続したいと考えています。

③ 練習許可証の申請遅れに伴う訓練停滞

2015年5月合宿において、学生から学連への練習許可証に関する連絡が遅れたため、航空局や中部空港事務所への申請が完了せず、大半の学生がフライトできない状態が発生しました。毎年、学連の担当教官より注意を受けておりましたが、2015年にさらに悪化した結果、このような事態と

なりました。

同志社航空部は上回生が下級生の指導を十分にできていない場面が目立っており、この事象は毎年注意されているにも関わらず、改善がなかった代表的な事例と考えています。申請の具体的な内容としては、航空用無線機やトランスポンダー(位置情報等の送信装置)を搭載せずにフライトする場合の申請(航空法 60 条の但し書き申請)と、技能証明(ライセンス)を所持しない者が操縦をする場合や、失速等の練習をするための申請(航空法 92 条の但し書き申請)です。

航空部は法律が絡む作業や安全に関わる事象がほとんどであるにも関わらず、主体となる人物が毎年入れ替わる特殊な部活です。継続的な活動をするためには、上回生が下級生の面倒を見て段階的に引き継いでいくことが大前提ですが、きめ細やかな引き継ぎができていないことが原因です。重要な事項については、指導陣によるサポートをさらに増やして対応し、円滑な運営を行っていきます。また、各係の引き継ぎノートを作成するハード的な対策の一方、上回生と下級生が連絡を密に取りあって対処するように普段から指導を徹底していきます。

④ 意思疎通の不足・方向性の違いによる問題

各部員はフライトに意欲も持って取り組んでいますが、チームとして活動をしていく中での不和や、それに起因した問題が発生しています。

グライダー競技はスポーツですので、負けん気があることはとても良いことですが、スカイスポーツという特殊性を考慮すると、エアマンシップを理解し、安全に配慮できるパイロットを育てることが最重要の課題となります。その途中段階で、

とりあえずフライトをしたい学生と、将来を見据えた教育的指導を行いたい指導陣との間で誤解が生じ、トラブルに発展するケースもあります。指導陣としては出る杭を打つつもりは全くありませんし、単に従順な学生を求めているわけでもありません。公共の空を飛ぶパイロットとしての必要な教育をしっかりと言葉と姿勢で伝えていきます。

また、部員同士のトラブルも発生しています。2015 年度には部員の意見の食い違いに端を発して、部員の親御さんと話がこじれてしまう事態も発生しました。意見の違いが発生することはいつの時代の同じだと思いますが、そのような状況で前向きに話し合い、互いの主張を受け入れて最良の道を探る経験は社会人になった時に大きな財産になると思います。指導陣としてはこのような経験を経て成長することも部活動の一部と考えていますので、部員との話し合いの機会を持ち、4 年間を全うして卒部できるようにアドバイスをしていきます。

⑤ 格納庫における飲食・飲酒の問題

格納庫はあくまでも整備や機体格納のために学校から許可されたスペースですが、以前より新人勧誘の一環として食事会が催されていましたが、大学より格納庫での飲食自体が問題であり、食事会は不適切な使用であるとの指摘を受けています。また同様の食事会において、飲酒があったことも確認されています。大学内での飲酒行為は重大なルール違反であり、こちらも大学より厳しい指摘を受けています。

航空部の中では定例となっていることでも、世間一般のルールや大学のルールから逸脱していることも考えられます。この問題はその典型です。

食事は現役部員が在籍していない時から行われていましたので、一様に現役部員だけを責めることはできませんが、指導陣、学生全員で猛省し、まずは格納庫や部室の使用規則を改めて確認し、今後も継続的に注意をしていきます。

またこの問題に限らず、「航空部的な慣例」で世間一般的なルール・マナーに沿ってない箇所は改善をしていきたいと考えています。

“学生だから許される、昔は問題なかった”、ということは通用しない世の中になっています。翔友会の皆様におかれましても、気になる点がございましたら監督・コーチにご連絡を頂ければ幸いです。

2015年度は上記のような諸問題もあり、翔友会の皆様には多くのご心配をおかけし、誠に申し訳ございませんでした。

世の中の全てに共通することと思いますが、取り巻く社会環境の変化、学生の気質の変化など、あらゆる変化に気を配らないと安全でスムーズな部活動は行えないと改めて痛感した次第です。対応は一筋縄でいくものではなく、多くの困難が待ち受けていると思いますが、指導陣で一体となり努力していく所存でございますので、今後とも皆様のお力添えを宜しくお願い申し上げます。

▲ 監督 森川 泰

この一年間は、次から次へと問題発生、その対応に追われた一年でした。飛行の安全管理の不徹底によるインシデントに始まり、部活動での不適切行為、規律問題、そして多大なご迷惑をお掛けした福井訓練宿舎の火災です。福井の火災は不運もありましたが、防げたのではと悔やまれる部分もあります。ここでは、監督として問題点、反省点、そして今後について簡単に述べさせていただきます。

飛行訓練中にインシデントを起こす、機体取扱い時に機体を破損するというトラブルを何回も起こしました。インシデントについては主に指導する教官側の問題で、機体の破損については、機体係の気配りと適切な指示の不足が原因です。当たり前のことを地道に継続して行うことの大切さ、常に状況を把握し、思いを巡らし気配りをするこの大切さを再確認しなければなりません。

福井の火事は、飛行訓練を開始し最初のフライトの時でした。私が後席で場周経路に入ったところ、宿舎辺りから黒い煙が立ち上っている大変ショッキングな映像が今も頭に残っています。原因は電気関係が疑われましたが、近年の携帯電話の普及やその充電状況に気が回っていれば、或いは宿舎の整理整頓を徹底指導していれば可能性を小さく出来たのではと反省しています。

学内での部活動の規律や不適切行為については、私の目配りが足らなかったこと、規則遵守の意識を教え切れていなかったことが悔やまれます。その一方で部員に年相応の判断力があれば自ら判断出来たこともあります。常々学生には言っておりますが、飛びたいという強い意思が有り、部活動に真摯に取り組める者だけが航空部員たりえます。

今後もこれを常に問い掛けつつ、真摯に活動する様に指導して行きます。

また航空部も、時代の流れ、部を取り巻く環境と無縁ではありえません。指導陣も状況の変化を感じ取り、常に体制、役割を適したものへと見直して行かなければなりません。部への支援も時代変化を感じ取って、その時々に必要な支援をお願い致します。今回は潜在していた問題が一気に噴出した感もあります。部内体制も、指導陣の体制、役割分担、その他部に関わる全てを一度見直し、気持ちを切り替え、引き締め、新たな気持ちで誰からも認められ、安全で意義のある素晴らしい部にならねばなりません。

最後に、最近、住宅地へのグライダー墜落事故が起きました。世間に与えるインパクトは非常に大きいと想像され、世間の目は厳しくなりそうですが、それでも私は飛ぶことを諦めたくはありません。時代の流れに適応する為に、飛行の安全の為に、過去がどうだったかではなく、今の航空部、現役部員、ひいては将来の航空部、航空部員の為に何が出来、何をすべきかを皆さんと一緒に考えながら活動して行きたいと考えています。