
15. おわりに

＜公益社団法人 日本航空機操縦士協会 医学委員長 阿部 聡＞

日本版HIMSを上梓するにあたって、各委員の方々が様々な障壁にぶつかるのを目の当たりにし、そのご苦労に対して心からの感謝を申し上げます。お疲れ様でした。

同時に監修の機会を与えてくださったことにこの場を借りてお礼申し上げます。

日本版HIMSは本邦においては、かなり実践的な要素を含み、本邦の航空医学を取り巻く環境のGame Changerとなりうるものに仕上がっていると思います。

さて、そのためにも、航空医学の基礎をお話しいたします。しばらくお付き合いください。

航空機乗組員は二つの法律的な根拠において航空業務を行うことができるとされています。

一つは有効な技能証明、もう一つは有効な航空身体検査証明。この二つが有効でなければ航空業務は行ってはなりません。

技能証明は航空機を操縦するにあたり、一定の技量に達したという証明であり、航空会社においては定期的な技量審査において技量の維持を図り、技能の有効性を担保しています。また、使用事業の航空機乗組員は航空機使用事業技能審査操縦士により技能の有効性が担保され、その他の事業用操縦士や自家用操縦士には2年ごとの特定操縦技能審査により審査されます。

一方、航空身体検査は40歳未満の自家用操縦士においては5年、その他の資格においては1年の有効期間とされ、有効期間を過ぎた時点で新たな検査を受ける制度となっています。

この航空身体検査のルーツとはいえば、100年以上前の第一次世界大戦に遡ります。

第一次世界大戦において、英国軍は戦闘機の消耗が激しく、そのため死亡事故を精査する必要に駆られました。結果、英国では相手戦闘機や地上砲火による交戦中の死亡が2/100、戦闘機の機械的な問題によるものが8/100、いわゆるHuman factor 90/100（Medical factor 60/100）という結果が出ました。

米国では1/721時間の死亡事故（現在は1/10万時間）のうちHuman factorに起因する事故が75%という結果が出ました。

これらの分析から英国では航空身体検査を導入し、専門医官を設置したところ90%であったHuman factorによる死亡を翌年には20%、翌々年には12%まで低減できました。

こういった経緯から航空医学という分野が生まれ、現在の航空身体検査制度につながっているのです。

ちなみに我が国の航空法で航空身体検査に関連する条項は

（航空身体検査証明）

第三十一条 国土交通大臣又は指定航空身体検査医（申請により国土交通大臣が指定した国土交通省令で定める要件を備える医師をいう。以下同じ。）は、申請により、技能証明を有する者で航空機に乗り組んでその運航を行なおうとするものについて、航空身体検査証明を行なう。

2 航空身体検査証明は、申請者に航空身体検査証明書を交付することによって行なう。

3 国土交通大臣又は指定航空身体検査医は、第一項の申請があつた場合において、申請者がその有する技能証明の資格に係る国土交通省令で定める身体検査基準に適合すると認めるときは、航空身体検査証明をしなければならない。