

巻頭言

スペシャリストとジェネラリスト

プロフェッショナル (professional) という言葉の語源は、ラテン語で「言い表す」という意味の "profess" である。特定分野の高度な専門家であると自他ともに認め、それを公言できる人、という訳である。元々は医師、法律家、大学教授 (professor) に限定して使われたが、今では広く職業的な専門家を表すようになってきている。プロの反対語は素人や門外漢を意味するアマチュア (amateur) である。高度な専門知識やスキルがなければ職業として報酬を得ることはできないが、世の中にはプロと同等かそれ以上の専門知識やスキルを持つアマもいる。「玄人はだし (プロがはだして逃げる)」とか「プロ顔負け」、「セミプロ級」などと表現され、その気にさえなればそれで飯が食える人達である。

特定の専門領域について深い知識と高度なスキルを持つスペシャリストの中には専門以外に関心がなく、常識に欠ける人もいる。そうした人はローマ字の「I (アイ)」に譬えられ、せめて記号の「- (ハイフン)」のように浅くてもよいから幅広い常識も持って「T (ティー)」型人間を目指して欲しい、などといわれる。特定の専門はなく幅広い知識を持つ人はジェネラリストと呼ばれるが、個別業務を全く知らない経営管理者や楽器を何も演奏できないオーケストラの指揮者はありえないので、問題は専門性の「I」の深さと常識の「-」のバランスや「-」の幅と厚みであろう。専門分野を2つ持てば両者の共通性や相違点の対比から理解が深まり、3つめ以降も学びやすいので「I + I」に「-」を加えた「 Π (円周率を表すギリシャ文字 π (パイ) の大文字)」型が理想だという人もいる。

航空管制官はスペシャリストであるが、実際には複数の特性の違う業務を分担しており、多くは細分化された個々の業務のスペシャリストである。飛行場管制とターミナルレーダー管制、航空路管制、航空交通管理管制では大きく異なるし、各管制機関の地理的条件や交通特性も様々である。だから異動した場合は新任地で再び訓練を受け、レーティングを取得する必要があるのである。同種または類似性の高い業務に異動する場合は比較的楽だが、特性の違う業務の場合は大変で、訓練にも時間がかかる。しかし、長い目で見れば異なる場所で複数の業務を経験した管制官は「 Π 」型またはその延長の「むかで」型のジェネラリストになっており、その後の適応力が高いというメリットがある。複数の外国語をマスターすれば、もうひとつ新しい外国語を学ぶのは容易なのと似ている。

定期旅客輸送のパイロットの場合は免許が機種限定であるため、他の機種に移行するためには改めて教育訓練が必要である。また、病気その他で乗務できない場合に備えるスタンバイ要員も機種が限定されるため、多くの機種を運航している航空会社では頭痛の種となっている。そこで近年、ふたつの対策がとられている。ひとつは航空会社が運航する航空機の機種を絞り込むシンプルフリート (simple fleet) 化であり、整備においても大きなメリットがある。もうひとつは航空機メーカーが設計を標準化し、シリーズ内では機種移行の訓練がほとんど要らないようにしていることである。航空管制の世界でも業務の標準化やシステムの共通化により、移行の障壁を低くすることはできないものだろうか。