パイロットが作る季刊誌

パイロット

2014 Autumn

(公社)日本航空機操縦士協会は会員を募集しています

副会長挨拶

理事紹介

公益社団法人とは?

航空法を再確認しよう!

みんなの声VOICESで安全を!

学科試験例題集(空中航法編)

JAPAレポート

空港特集〜鹿児島空港〜

Captain's Eye／小林宏之

Vol.2

http://www.japa.or.jp

Japan Aircraft Pilot Association

いつも新しい空を目指して。

ANA Inspiration of JAPAN

A STAR ALLIANCE MEMBER ™

国内線のお問合せ 0570-029-222（全国一律料金） 国際線のお問合せ 0570-029-333（全国一律料金） www.ana.co.jp

Japan Aircraft Pilot Association

『公益社団法人 日本航空機操縦士協会のめざすもの』

1．私達の活動の目的は、定款に定められた通り「航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進する」ことです。

2．私達は、定款の目的を踏まえ、将来のあるべき姿として「安全で誰からも信頼され、愛される航空を実現する」というビジョンを描いています。

3．私達は、目的・ビジョンを達成するために下記を基本的指針に掲げて活動して行きます。

（1）航空の安全文化を構築する。（組織と個人が安全を最優先する気風や習慣を育て、社会全体で安全意識を高めて行くこと）

（2）地球環境と航空の発展との調和を図る。

（3）航空に携わるもの同士が心を通わせ共存共栄を図る。

第50期重点施策

平成26年度は公益法人3年目となり、この基盤の上に公益目的事業を推進、発展させ、安定化を目指す時期と考えております。そこで、協会の目的・ビジョンを達成するために掲げている基本的指針を大切にして、これまで積み上げてきた航空安全事業や普及啓蒙事業を更に強化、発展させると共に、新たに会員の英知を集めて我々パイロットが集う協会に相応しい公益目的事業を創出し、積極的に展開していく年として次の3点を重点目標に掲げて取り組んで参ります。

1．公益法人としての公益目的事業の創出及び推進

基幹公益目的事業の創出及び推進
各種セミナー・シンポジウム等への支援強化
委員会・支部活動の活性化
特定操縦技能審査の実施体制の整備

2．公益法人としての「意識改革」を含む、組織運営体制の確立

本部・支部・事務局の組織・運営体制の再整備
ITを駆使した会員管理体制の合理化及び近代化
規定類の更なる整備
通常総会運営体制の整備

3．会員サービスの拡充及び財務体質の安定化

新規会員の獲得及びサービスの拡充
事業運営体制におけるコストの適正化

JAPAは公益社団法人として内閣総理大臣より認定を受けた日本唯一の操縦士団体です。

皆様のご入会をお待ちしております！

日本航空機操縦士協会は会員を募集しています。

目　　的：本協会は、航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進することを目的としています。

協会の会員は、下記のように分かれます。

正 会 員：協会の目的に賛同して入会された方で、原則として操縦士技能証明をお持ちの方です。

賛助会員：協会の事業を賛助するため入会した個人または法人です。個人賛助会員は、満16歳以上の操縦士技能証明を持たない方で、法人賛助会員の資格は、特に定めはありません。

正　会　員	：	年　額	18,000円
個人賛助会員(A)＊	：	年　額	18,000円
個人賛助会員(B)	：	年　額	6,000円
法人賛助会員	：	年　額	50,000円(1口)

＊個人賛助会員(A)は、委員会への参加およびAIMが配布されます。

入会すると？

1. 協会機関誌の配布（AIM-JAPAN等）及びデジタルブックの利用
2. 航空関連書籍等の割引
3. 空港施設見学や各種講習会への参加
4. 協会契約割引施設の利用

入会方法ならびに各種特典につきましては、Webをご確認ください。 CLICK!

公益社団法人 日本航空機操縦士協会　JAPAN AIRCRAFT PILOT ASSOCIATION

TEL 03-6809-2902　FAX 03-3434-7774

E-mail japa@japa.or.jp　Home page URL http://www.japa.or.jp/

パイロット

2014　Autumn

CONTENTS

04 副会長挨拶

06 理事紹介

08 公益社団法人とは？

10 空港特集
鹿児島空港

12 航空法を再確認しよう！

16 みんなの声 VOICES で安全を！

18 Captain's Eye
第 2 回「危機管理の基礎は健康管理」

21 学科試験例題集（空中航法編）

22 JAPA レポート
法人賛助会員紹介・委員会紹介（FTD 訓練室）・各表彰式典報告・新潟医療人育成センターでの講演
スカイネットアジア航空施設見学会・八尾空港で RNAV 勉強会報告・中部支部活動報告
Yes I can 航空教室・Met Air のご案内／書籍紹介

副会長挨拶

井上伸一

日本航空機操縦士協会の第５０期が始まり早くも４ヶ月が過ぎました。協会会員を始めとした航空関係者の皆様のご協力や協会事務局の日々の努力により協会の運営も滞りなく進んでいます。誌面をお借りして御礼申し上げます。

年々気象現象が激しく変化して来ているようですが、本年８月の降水量の平年比は、西日本太平洋側で 301% と 1946 年の統計開始以来最も多い記録となったほか、北日本と東・西日本日本海側でもかなり多くなりました。2 つの台風 (第 12 号と第 11 号) に続いて、前線や湿った気流の影響を受けたため、長期間にわたって大雨の降りやすい状態が続き、北海道から九州にかけては記録的な大雨になったところもあり、気象庁は「平成 26 年８月豪雨」と命名しています。また９月には御嶽山の噴火があり、救援活動に携わった会員の方もおられたと思います。このような厳しい環境の中で運航の安全が維持されていることは運航関係者の皆様の弛まぬご努力の結果であり、改めて敬意を表します。

操縦士協会の第 50 期は下枝会長以下 26 名の理事、2 名の監事および事務局６名の体制で、定款に定められた「航空技術の向上を図り、航空の安全確保につとめ航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国航空の健全な発展を促進する」ことを目的に、日本で唯一の自家用操縦士から産業航空・定期航空運送事業に従事する操縦士を組織する公益社団法人として、会員の皆様のご協力を得ながら事業を進めています。

操縦士協会は公益社団法人に移行後３年目になっています。協会の行っている事業は多岐にわたっていますが、公益社団法人とは「公益目的事業を行うことを主たる目的とする」法人です。その目的に則り進めている事業内容を簡単に紹介させていただきます。

「航空の安全文化の普及と啓発活動」安全セミナー、各種シンポジウムや航空教室を開催し、普及・啓発活動を行っています。

「安全対策への貢献事業」航空安全講習会の開催、学科試験スタディガイドをはじめとする各種書籍の出版、公的委員会への委員の派遣などを行っています。

「情報伝達と提供事業」操縦士協会ホームページの開設や、パイロット誌、AIM-J、パイロットガイダンス等の出版を通じ安全・技術情報の発信を行っています。

「技術習熟の支援事業」機長養成講習会の開催、協会事務所内の FTD（シミュレーター）を使用しての技術支援などを行っています。

「情報収集及び調査研究事業」事故または災害の防止に向け各種情報の収集を行っています。

上記の各事業を進めるために、航空安全委員会、運航技術委員会、ATS 委員会、航空気象委員会、乗員養成検討委員会、航空医学委員会、AL（エアライン）委員会、BC（ビジネス航空）委員会、GA（ジェネラル・アビエーション）委員会、FT（フライトテスト）委員会等の各委員会を設けています。

私は副会長として活動していますが、AL（エアライン）委員会と航空医学委員会にも委員として参加しています。また外部の会議にも参加しており、外部の活動として「航空安全情報自発報告制度（VOICES)」と「航空身体検査証明審査会」に委員として参加しています。「VOICES」については、本誌 P.17 をご参照ください。「航空身体検査証明審査会」については、あらためて紹介していきたいと考えています。

各事業ならびに委員会は会員の参加・協力によって運営されています。皆様の積極的な参加をお待ちしています。

副会長挨拶

菅生　徹

前期執行部は、「航空安全の確保」、「誰からも信頼、愛される航空」との協会の目的を実現する為、財務体質の安定化、会員管理の合理化、そして組織運営体制の確立に重点を置き取り組んで参りました。その結果、会員の皆様の理解と協力を得て、ほぼ基盤を確立する事が出来ました。

公益社団法人に移行して３年目の本年、50 期執行部は、その基盤の上に立ち、公益目的事業の推進、発展の為、次の３項目を重点施策として決定致しました。

○公益法人としての公益目的事業創出及び推進

○公益法人としての「意識改革」を含む、組織運営体制の確立

○会員サービスの拡充及び財務体質の安定化

重点施策実現のため、下枝会長を先頭にスクラム組んで参ります。

活動するに当たり、次の２つの点を念頭に置き進んで参ります。

１．会員、社会の抱える問題に積極的に対処し、信頼ある身近な組織の構築を図る。

２．対話を通して意思疎通を図り、一致団結した活動で重点項目を実現。

一つ目は、私の経験談になりますが、当協会に初めて接する事になったのは、35 年程前の小型ヘリコプター乗務時に遭遇した、エンジン停止による横転大破の事故対応の時でした。

早速、協会役員の弊社先輩操縦士から協会を紹介して頂きました。

当時は、ハイジャック事件などテロが多発しており、その対処として、1979 年に略称「航空危険行為処罰法」が施行されました。

私の事故も対象となり、その取り調べを受ける際の心構えを協会でご指導頂く事になりました。その心構えとは、現在はパイロット手帳の資料に掲載されている「事故に遭遇したら」です。

その後、協会の現顧問弁護士の松岡先生にも直接ご相談を受ける機会まで手配して頂きました。

機長とは云え、社会に出たばかりの時期に、このような事に遭い、大変に心細い状況でしたが、先輩始め協会の方々から積極的な対応を受ける事ができ、大変勇気付けて頂きました。その時、協会に対して信頼感を持つ事が出来ました。

余談ですが、この事故は、幸いにも当時の弊社経営者の「裁判になっても闘いなさい」との支援があり、時間は長く掛りましたが、お陰様で不起訴の結果を得る事が出来ました。

現在はあらゆる分野に於いて、変革のスピードは増々上がっております。その中でも航空の分野は顕著です。それに伴い、会員の皆様方が、様々な問題、課題に直面する事になろうかと思います。

この様な時こそ、会員と常に接触し活動されてる最前線の組織である支部、GA、BC、そしてエアライン組織は重要な役割を担っていると考えます。新体制は、協会本部と直結した活動を展開できる事を目的にした組織です。その役割に応え、身近で信頼ある組織作りに取り組んで参りたいと思います。

既に各支部、各委員会は研修会、勉強会など積極的に開催、新体制で元気良くスタートしており、今後が大変期待されるところです。

次に、「対話を通して意思疎通を図り、一致団結した活動で重点項目の実現」ですが、次の視点から活動を推進して参りたい考えます。

①「対話を通し、互いの信頼を築く」。

協会は何をしているのか、何故この様に決定されたのか等、公開し、皆様へ明確に伝え、風通しの良い運営を図って参ります。この事は現執行部の基本姿勢になっております。

伝達方法としては、インターネット等の方法がありますが、意思伝達力で一番優れているのが、「対話」との研究報告があります。会う事は大変困難な事ですが、意思疎通が図れるのであれば積極的に実行して参りたい。また、対話の推進を図る為にも、何時でも事務所へお寄り下さい。そして協会の会議室を自由に活用して下さい。

②お互いの立場の違いを「理解する」から、「尊敬する」へ展開。

会員の皆様は、各方面で活躍し、実績のある方々の集まりです。色々な見方、考え方を持たれていると思いますが、「異体同心」との先哲の言葉があります。方向が決り、互いを尊敬し、考えを一つに団結（同心）できた時、個性のある集まり（異体）ほど、飛躍的な事を成し遂げる事が出来るとの事です。大きな飛躍の年になると確信致します。

最後に、お願い事ですが、協会から「何かを期待する」のでなく、「私は、何が出来るか」との視点に立ち、共々、協会の益々の発展を目指し進んで参りましょう。ご協力を心よりお願い申し上げます。

理　事　紹　介

理　事
池田　晃二

前期に常務執行理事を務めました池田です。
ＡＮＡでＢ 777 の機長として乗務しています。
今期は理事として微力ながらＪＡＰＡの公益活動を支えていきたいと思います。
使用事業と自家用の方へＴＥＭ／ＣＲＭの普及を目指しています。

理　事
板垣　英樹

皆様、初めまして！日本航空で B767 型機の機長をいたしております板垣と申します。
乗員生活 17 年、一会員としてお世話になっておりましたが、この度、理事として JAPA の活動に携わらせていただくこととなりました。
航空業界を取り巻く情勢、また、その中で PILOT の置かれた立場というものも、ここ数年で大きく変化していっていると感じています。様々な課題に対し、現場からの意見をお伝えすることができれば、と思っております。
また、所属会社や航空機の種類にとらわれない、色々な操縦士の方々との交流も楽しみにしています。力不足の面もあるかとは思いますが、精一杯努めて参りますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

理　事
大澤　一朗

こんにちは、理事２期目を務めさせて頂くことになりました大澤と申します。
普段は、本田航空で乗員や訓練生さんの審査を担当しています。
プロパイロットになってから今年で３０年、節目を迎えます。
微力ではございますが、航空業界の発展に役立つ活動を行いたいと考えています。
どうぞ宜しくお願いいたします。

理　事
大坪　修二

皆様初めまして。この度理事を拝命しました大坪と申します。現在、日本トランスオーシャン航空で B737-400 型機を運航しています。
これまでの JAPA 活動として沖縄における支部活動のみでした。それでも Yes, I can. 安全セミナー、航空教室などを通じて社外の方々と接することで見識を広げることができました。また、気象委員会においても勉強させて頂いております。
これから理事としてお役に立てるかどうかはわかりませんが、今後の航空界について考える機会を得たこと、また、様々な航空界の諸先輩に接する機会を得ることができたことを幸せと考えています。
微力ではございますが、どうぞ宜しくお願い致します。

理　事
慶田　竜也

このたび理事となりました慶田竜也です。
若さと熱意と誠意を持って、協会並びに後進の育成、そして日本航空界の発展に微力ながら尽力できればと思っております。
皆様、どうぞよろしくお願いいたします。

理　事
早乙女　一成

今回も引続き理事を拝命いたしました早乙女です。
私は小型飛行機のパイロットとして運航業務に従事しております。
「航空の安全」あるいは「安全文化の構築」といった JAPA のめざすものというのは、そのままパイロット皆さんの運航環境に直結していることと思います。
少しでも「安全」というものに寄与できればと思い、微力ながら務めさせていただきます。どうぞよろしくお願い致します。

理　事
出頭　孝夫

皆様初めまして。この度理事を拝命しました出頭（シュットウ）と申します。
JAPA ではこれまで「パイロットガイダンス」の編集をお手伝いしてまいりました。
私は 1993 年に全日空に自社養成パイロットとして入社し、A320 を経て、現在 B777 の機長として運航に従事しております。
ラインパイロットとして 15 年、機長として 4 年弱の経験の中で得られたノウハウを後輩の為に少しでも役立てることが協会への何よりの恩返しとの思いで理事の職をお受けした次第です。
まだまだ未熟者ではございますが、精一杯努めてまいりますのでご指導、ご教授の程よろしくお願い致します。

理　事
管　　聖

前期より理事を務めさせていただいております。
今期から、九州沖縄の統合により広範囲にわたる活動を行う事になりました。
GA を中心に九州沖縄を活性化してゆきたいと考えております。
何卒よろしくお願い申し上げます。

理　事
鈴木　英明

現在 ANA シニアキャプテンで乗務しながら、協会のお手伝いをしています。
担当は学科試験問題検討会です。
パイロットの仕事は飛ぶことと飛ぶ環境を整えること、皆さんと一緒に航空の発展に努めます。

理　事
髙橋　章

皆様こんにちは。理事２期目の高橋　章です。
JAPA ではこれまで主に小型航空機セミナーおよび ASHI-NET のお手伝いしてきました。
現在は中日新聞社でヘリおよび飛行機で報道に忙しい毎日を過ごしております。
これからも JAPA のために精一杯努めて参りますのでどうぞ宜しくお願いします。

理　事
髙橋　英三

この度、理事を拝命いたしました高橋英三でございます。
PA-46 マリブの自家用操縦士として調布安全飛行研究会に所属しており、制限の多い小型機では御座いますが、安全運航を第一に運航しております。
新人理事では御座いますが JAPA、航空界発展のためお手伝いさせていただきます。
何卒、宜しくお願いいたします。

理　事
辻　恒久

皆様、この度理事を拝命致しました辻と申します。二期目となります。
現在、日本航空で 787 に乗務しております。
巷では、パイロット不足が囁かれておりますが、これまでの景気の影響で、航大や東海大等を卒業されても就職できず、現在、一生懸命就職活動をされている方々がいらっしゃいます。
今期も前期に引き続き、セミナー等を通して微力ながら就活の一助となりますよう、頑張りたいと思っております。

理　事
中野　計人

前期に続きまして理事を務めさせていただきます、中野計人です。
日本航空にて 767 に乗務しております。
会員の皆様の交流、福祉の充実、そして特に航空安全については、広く情報を共有する場としたいと思います。
よろしくお願い申し上げます。

理　事
林　晃一

理事として初めて JAPA の活動に臨むことになりました。
１９８６年にパイロットとして自衛隊に採用され、その後テスト・パイロット・コースを経て、２００１年からは航空機製造メーカーである川崎重工で開発機等のテスト・フライトをしております。
これまではフライトテスト委員会と中部支部のお手伝いをしてきました。
今後、JAPA はもっと発展できる「We can change ！」と信じ、新米理事として精一杯努めて参りますのでどうぞ宜しくお願いいたします。

理　事
籾山　浩

前回に引き続き、理事２期目を務めさせていただきます籾山（もみやま）と申します。
小型機 (ヘリコプター) の操縦士として、小型航空機セミナー及び小型機関連の委員会のお手伝いをさせていただいております。
航空安全を第一に情報の共有を皆様と共に図れるよう努めてまいりたいと思います。
よろしくお願いいたします。

理　事
若谷　哲也

みなさま、はじめまして。理事を拝命いたしました、若谷哲也 (わかたにてつや) と申します。松山生まれの 43 歳。八尾空港の朝日航空で乗員審査、航空測量等を担当いたしております。また産業能率大学の現役大学生でもあります。さて、理事としてどのような行動指針を持つべきかを考えた時、その答えは団体名にある「公益」という言葉に尽きるのではないかと思っています。公益、つまり国民のみなさまがパイロットに何を求めていらっしゃるか？　それは「空が安全・安心であること」だと思います。そしてパイロットのみなさまが求めていらっしゃることも、全く同じだと思います。国民のみなさま、パイロットのみなさまを最上位に置き、理事は下から支える役割を担う、JAPA はそういう逆ピラミッドの愛される組織でありたいと考えています。空の安全・安心を提供できるよう、お手伝いさせていただく所存です。よろしくお願いいたします。

公益社団法人とは？

専務理事　根本 裕一

● 新公益法人制度：110年ぶりの公益法人制度大改革

公益法人制度は明治31年(1898年)に施行された旧民法に始まります。以来、公益法人は志のある人の集まり(社団法人)あるいは財産の集まり（財団法人）として、民間の公益活動の担い手として大きな役割を果たしてきました。

しかしながら、公益法人制度が制定されて以来110年以上が経過し、社会が大きく変化していく中で、施行当時の公益の概念で作られた制度は多様化する社会ニーズに応えることが難しくなってきました。

新公益法人制度は、時代に合わなくなった制度の問題点を解決し、社会が求める様々な公益活動を民間の非営利部門が自発的に行えるよう再構築したものとして平成20年12月に施行されました。

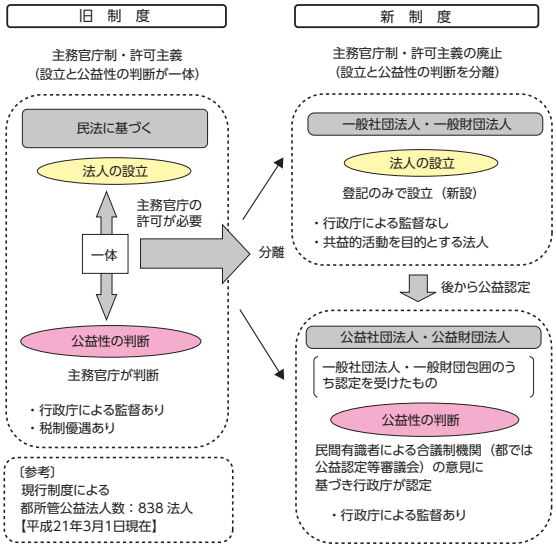
● 新公益法人制度と旧制度の比較

新公益法人制度では、旧制度における主務官庁制が廃止され法人の設立と公益性の判断が分離されました。すなわち旧制度では法人の設立ならびに運営の要件（公益性の判断等）が主務官庁の裁量に委ねられていたため時として不明瞭性が問題視されていました。

新制度では法人は一般法人と公益法人に分けられ、一般法人は登記のみで設立することが可能になりましたが、一般法人が公益法人を目指す際には、＊1公益法人三法の認定法に定められた公益認定基準を満たしていると行政庁である内閣総理大臣または都道府県知事に認定されることが必要となりました。

*1　公益法人三法

- ◇ 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律（法人法）
- ◇ 公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律（認定法）
- ◇ 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律（整備法）



● 新公益法人が満たさなければならない基準

新公益法人は、不特定多数の利益の増進に資するよう厳格な基準が課されています。(認定法第5条)

大きく分けると①公益に資する活動をしているかという「公益性」の基準と、②公益目的事業を行う能力・体制があるかという「ガバナンス」の基準とがあります。

① 公益性：公益に資する活動をしているか

- ◆ 公益目的事業を行うことを主としていること
- ◆ 特定の者に特別の利益を与える行為を行わないこと
- ◆ 収支相償であると見込まれること
- ◆ 一定以上に財産をためこんでいないこと（遊休財産規制）
- ◆ その他（理事等の報酬等への規制、他の団体の支配の規制）

② ガバナンス：公益目的事業を行う能力・体制があるか

- ◆ 経理的基礎・技術的能力
- ◆ 相互に密接な関係にある理事・幹事が3分の1を超えないこと
- ◆ 公益目的事業財産の管理について定款に定めていること
- ◆ その他（会計監査人設置、社員の資格の得喪に関する条件等）

● 情報開示と監督

公益法人は、自立した存在として、事業運営が法令や定款に基づき適切に行われるよう自らガバナンスを図っていく必要があります。

◇ 情報開示

公益法人は国民に対して法人の事業運営の透明性を確保し、その説明責任を果たす観点から認定法および法人法

に基づき、情報開示を行う必要があります。具体的には①事業計画書等②事業報告書等を毎年度行政庁に提出するとともに、事務所に備え置き、請求があれば閲覧させる必要があります。また、行政庁に提出された事業計画書及び事業報告等についても、閲覧請求により閲覧することができます。

◆　事業計画書等：毎事業年度開始日の前日までに作成・提出
◆　事業計画書
◆　収支予算書　等

②　事業報告等：毎事業年度経過後３ヶ月以内に作成・提出

- 財産目録
- 役員名簿
- 役員報酬等の支給基準を記載した書類
- 運営組織及び事業活動の状況の概要及び重要な数値を記載した書類

◆　貸借対照表及びその附属明細書
◆　損益計算書及びその附属明細書
◆　事業報告及びその附属明細書
◆　監査報告　等

◇　監督

旧制度においては、公益法人の監督についても主務官庁の広範な裁量が認められていましたが、新制度では法人自らが適切な情報開示を行い、ガバナンスを確立することが基本です。その上で行政庁による監督については、認定法などにより明確に定められた要件に基づき、公益法人の事業の適正な運営を確保するため必要な限度において行うこととされています。

具体的には、公益法人から提出される事業計画書・事業報告等により法人の事業等が認定法の公益認定基準に合致しているかなどを確認するとともに、法人の事業の適正な運営を確保するために必要な限度において立入検査や報告徴収を行います。認定法に違反する疑いがある場合には、勧告や命令により法人に是正を求め、場合によっては公益認定を取り消すこともあります。

これらの立入検査や報告徴収、勧告や命令は、そのほとんどが＊２公益認定等委員会（JAPA の場合）が自ら実施したり、その答申や勧告を受けて行政庁が実施することとされており、民間有識者の判断に基づいて行われる仕組みになっています。

*2　公益認定等委員会

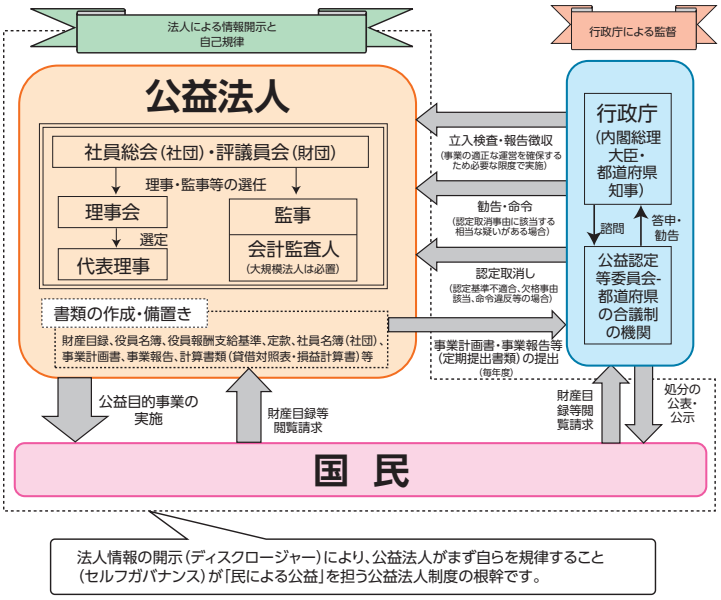
公益法人の認定等を判断するために認定法に基づき内閣府に設置された機関で国会同意人事に基づき任命された７人の委員で構成（任期３年）

内閣総理大臣から委任を受け、公益法人等に対し報告を求め、公益法人等の事務所への立入検査等を実施するなど、法人の監督も行っている

JAPA は度々の議論・検討を重ね理事会ならびに総会の総意をもって、平成 24 年４月１日に公益社団法人設立登記を行い、公益社団法人として内閣総理大臣の認定を受けた日本唯一のパイロットの団体が発足したのです。（認定等委員会認定は平成 24 年３月 21 日）

次号では公益法人としての JAPA 事業の展開ならびにメリットや今後の課題についてお知らせ致します。

JAPA の「今」を会員の皆様に是非理解して頂き、今後の尽力を願っています。



空港 鹿児島

KOJ／

事業サポート室

●はじめに

前号の仙台空港を先駆けに、当コーナーでは全国の空港を紹介させていただく形となりました。第２回目は鹿児島空港ビルディング株式会社並びに大阪航空局鹿児島空港事務所にご協力を頂き、鹿児島空港を紹介させていただきます。

・鹿児島空港の特色

世界有数の活火山、桜島と茶畑に囲まれた鹿児島空港は鹿児島市の北東約 28 ｋｍに位置し、東に霧島連峰、南にシンボルである桜島が眺望できる標高 271.9m（892.04ft）の台地に設置されています。

・鹿児島県の観光・特産品情報コーナー

鹿児島空港 1F 到着ロビーには鹿児島県の観光情報や特産品を PR するコーナーがオープン。観光地の紹介パネルの展示や特産品の紹介のほか、霧島市観光協会による最新の観光情報の提供も行っています。

他にも霧島茶の試飲サービスや、自由に観光情報を検索できる「霧島タッチガイド」が設置されています。

コーナーの様子

●鹿児島空港人気のお土産

鹿児島空港人気のお土産をピックアップしました。

さつま揚げ・・・言わずと知れた鹿児島県名物です。空港だけで数多くのさつま揚げが並びます。食べ比べて、自分好みのさつま揚げを見つけるのも楽しいかもしれません。

かるかん・・・東京育ちの筆者にはあまりなじみがありませんでしたが、こちらも地元ではとても有名のようです。

かるかんならではの食感と、ほのかに甘い口当たりが人気の銘菓です。

空港に立ち寄った際には是非チェックしてみてください。

●天然温泉足湯「おやっとさぁ」

「鹿児島らしい、温かみのある、人に優しい」をコンセプトに温泉王国鹿児島を PR する施設として、平成 17 年からたくさんの方々に愛されている天然温泉の足湯です。

豆知識
「おやっとさぁ」とは鹿児島弁で“ご苦労様”の意味

外観

足湯の様子

特集 空港！

RJFK

石川　雄大

・航空展示室「SORA-STAGE」

鹿児島空港航空展示室「SORA-STAGE」は『誰もが楽しめる空港』をコンセプトに平成22年9月にオープンしました。

施設は（歴史ゾーン）（世界ゾーン）（機能体験ゾーン）（フライトシミュレーター）（モックアップ）からなります。

施設の目玉はJAC（日本エアコミューター）が設置しているモックアップです。展示としての役割だけでなく、客室乗務員の訓練にも実際に使用されているようです。

入口の様子

モックアップ

・桜島噴火回数

運航に欠かせない噴火回数を年度別で列挙いたしました。

1位 996回（平成23年度）
2位 896回（平成22年度）
3位 885回（平成24年度）
4位 835回（平成25年度）
5位 548回（平成21年度）

東日本大震災前後の噴火回数が特に多く感じます。

●最近の航空運送実績

空港開港40周年となった平成24年度から右肩上がりとなっています。

運送実績が伸びている背景には平成24年度から就航しているLCCの影響が大きいようです。平成24年のAPJ（Peach）を皮切りに翌年にはJJP（ジェットスター・ジャパン）が就航を開始、両社で約54万人もの、実績を残しています。（平成25年度）

・国際線の新規路線

平成24年よりチャイナエアラインが就航したことにより国際線旅客数は過去10年で最高の実績を残しています。また今年の3月には香港航空が就航、より一層の伸びが期待されます。

・まとめ

観光情報コーナーや「SORA-STAGE」の他、足湯まで完備し、鹿児島県の魅力が満載という、鹿児島空港。LCCや国際線の新規路線により、さらに便利に、活気のあるスポットになりそうです。

【鹿児島空港のご案内】

ホームページ	http://www.koj-ab.co.jp
Facebook	http://www.koj-ab.co.jp
大阪航空局	http://ocab.mlit.go.jp/use/kagoshima

航空法を再確認しよう！

～運航に特に係わる項目を、条文番号順にあげています。
安全運航の一助にしてください。～

機長の定義

ICAO「PANS-RAC」の PIC(Pilot-In-Command) の定義では、

『飛行中、航空機の運航及び安全に責任を持っている操縦士』

ICAO Annex2 第 2 章では、

「航空機の機長は、操縦しているといないとにかかわらず、航空機の運航に際し、航空規則に従う責任を負わねばならない。」

「航空機の機長は、機長である間は、航空機の処置については最終権限を持たねばならない。」

と規定されています。

ある定期航空会社では PIC(Pilot In Command) について以下のように規定しています。

『当該飛行において、機長の権限および最終責任を有する者をいう。』

『乗務を命じられた運航の実施について、最終の責任と権限を有する機長資格者をいう。』

機長の義務（職務）

(1) 航空機の運航の最高責任者として運航に従事すること。（自ら操縦を行っていない時でも、運航に関する責任を負います。）

(2) 航空法の遵守

ICAO Annex2 第 2 章では、以下のように機長の責任が明示されています。

「航空機の機長は、操縦しているといないとにかかわらず、航空機の運航に際し、航空規則に従う責任を負わねばならない。ただし、安全のために絶対必要な場合には、これらの規則から逸脱することができる。」

違反等についての罰則は航空法第 151 ～ 153 条にあります。

また、航空法に規定はありませんが、法令に基づく権限の行使に対しては、国の保護が存在します。

機長の権限 (法第 73 条、73 条の 3、73 条の 4、74 条)

航空機運航中は地上から独立している空間であり、運航の安全を図るためには業務分担が明確で、統一された意思に基づいて運航されていることが望ましいと思われます。

また、航空機の運航に関して生じる可能性がある危険に対処するためや航空機内の秩序を維持するため、機長の職務と責任があり、必要な権限が与えられています。

（機長の権限）
第七十三条　機長（機長に事故があるときは、機長に代わつてその職務を行なうべきものとされている者。以下同じ。）は、当該航空機に乗り組んでその職務を行う者を指揮監督する。

なお、機長には指揮監督の権限が与えられていますが、その職権の濫用には重い罰則があります

（機長等の職務に関する罪）
第百五十一条　機長がその職権を濫用して、航空機内にある者に対し義務のない事を行わせ、又は行うべき権利を妨害したときは、二年以下の懲役に処する。

安全阻害行為の抑止

機長には、航空機の安全や航空機内の人に対する危害防止の目的のため、機内にある人の拘束その他の強制的な措置をとる権限が与えられています。

この権限は、1900 年代半ばの航空旅客輸送の急拡大に伴う航空機内の犯罪の増加に対し、国際的協力の下にこれに対処しようとして、1963 年、東京において締結された「東京条約」の規定に対応するものです。

この条約には、

(1) 航空機内で行われた犯罪についての刑事裁判権

(2) 機長の抑止および拘束の権限
(3) 犯人の引き渡し
等に関する規定を設けています。

乗降口が閉ざされた後は、航空機内は孤立した社会であり、航空機外からの援助が得られないため、機長が自力で安全の維持、規則の維持等を図る目的があります。

また近年における航空機利用の大衆化や利用者の多様化、航空機内での全面禁煙化、携帯用電子機器の普及等を背景に、携帯電話の使用、シートベルトの未着用、化粧室での喫煙、客室乗務員への暴言・セクハラ等の行為が急増するという社会情勢の変化に対応するため、2003 年航空法が一部改正されました。

具体的には、（１）航空法第七十三条の三として、安全阻害行為等をしてはならない旨の規定が創設され、（２）同法第七十三条の四第５項として、機長は、安全阻害行為等のうち、特に禁止すべき行為として国土交通省令（航空法施行規則第百六十四条の十五）で定めるものをした者に対し、反復・継続して当該行為をしてはならない旨の命令が発出できる旨定められるとともに、（３）同法第百五十条五の三として、当該命令に違反した者は、５０万円以下の罰金に処する旨の規定が設けられました。

（安全阻害行為等の禁止等）
第七十三条の三　航空機内にある者は、当該航空機の安全を害し、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序を乱し、又は当該航空機内の規律に違反する行為（以下「安全阻害行為等」という。）をしてはならない。

第七十三条の四　機長は、航空機内にある者が、離陸のため当該航空機のすべての乗降口が閉ざされた時から着陸の後降機のためこれらの乗降口のうちいずれかが開かれる時までに、安全阻害行為等をし、又はしようとしていると信ずるに足りる相当な理由があるときは、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産の保護又は当該航空機内の秩序若しくは規律の維持のために必要な限度で、その者に対し拘束その他安全阻害行為等を抑止するための措置（第五項の規定による命令を除く。）をとり、又はその者を降機させることができる。
２　機長は、前項の規定に基づき拘束している場合において、航空機を着陸させたときは、拘束されている者が拘束されたまま引き続き搭乗することに同意する場合及びその者を降機させないことについてやむを得ない事由がある場合を除き、その者を引き続き拘束したまま当該航空機を離陸させてはならない。
３　航空機内にある者は、機長の要請又は承認に基づき、機長が第一項の措置をとることに対し必要な援助を行うことができる。
４　機長は、航空機を着陸させる場合において、第一項の規定に基づき拘束している者があるとき、又は同項の規定に基づき降機させようとする者があるときは、できる限り着陸前に、拘束又は降機の理由を示してその旨を着陸地の最寄りの航空交通管制機関に連絡しなければならない。
５　機長は、航空機内にある者が、安全阻害行為等のうち、乗降口又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為、便所において喫煙する行為、航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為その他の行為であつて、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産の保護又は当該航空機内の秩序若しくは規律の維持のために特に禁止すべき行為として国土交通省令で定めるものをしたときは、その者に対し、国土交通省令で定めるところにより、当該行為を反復し、又は継続してはならない旨の命令をすることができる。

（安全阻害行為等の禁止等）
施行規則第百六十四条の十五　法第七十三条の四第５項 の国土交通省令で定める安全阻害行為等は、次に掲げるものとする。
一 乗降口又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
二 便所において喫煙する行為
三 航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為であつて、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産の保護又は当該航空機内の秩序若しくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのあるもの

四 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器であつて国土交通大臣が告示で定めるものを正当な理由なく作動させる行為
五 離着陸時その他機長が安全バンドの装着を指示した場合において、安全バンドを正当な理由なく装着しない行為
六 離着陸時において、座席の背当、テーブル、又はフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
七 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれがある場所に正当な理由なく置く行為
八 非常用の装置又は器具であつて国土交通大臣が告示で定めるものを正当な理由なく操作し、若しくは移動させ、又はその機能を損なう行為

危難の場合の措置

（危難の場合の措置）
第七十四条　機長は、航空機又は旅客の危難が生じた場合又は危難が生ずるおそれがあると認める場合は、航空機内にある旅客に対し、避難の方法その他安全のため必要な事項（機長が前条第一項の措置をとることに対する必要な援助を除く。）について命令をすることができる。

危難とは、「生命にかかわるような災難」と辞書にはあります。運航上そのようなことが起こった場合、機長は避難の方法等乗客に対し命令できると定めています。また現実に発生した危難だけでなく、危難が生ずるおそれがある場合にも安全のため必要な事項について旅客に命令できるとしています。座席ベルト着用サインの運用はこれにあたります。カッコ内、前条第一項の…は、安全阻害行為抑止のための拘束等の措置について、機長は乗客に援助を要請または承認することはできるが、命令はできないということです。

（危難の場合の措置）
第七十五条　機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危難が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は物件に対する危難の防止に必要な手段を尽くさなければならない。

本条に違反し、機長が義務を履行しなかった場合には航空法の中で最も重い行政罰が科せられます。

（機長等の職務に関する罪）
第百五十二条　機長が第七十五条の規定に違反して、旅客の救助又は人若しくは物件に対する危難の防止に必要な手段を尽くさなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

報告の義務

航空の安全を確保するために必要な事項についての国土交通大臣への報告が機長に対し義務づけられています。

（報告の義務）
第七十六条　機長は、次に掲げる事故が発生した場合には、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。ただし、機長が報告することができないときは、当該航空機の使用者が報告しなければならない。
一 航空機の墜落、衝突又は火災
二 航空機による人の死傷又は物件の損壊
三 航空機内にある者の死亡（国土交通省令で定めるものを除く。）又は行方不明
四 他の航空機との接触
五 その他国土交通省令で定める航空機に関する事故
２　機長は、他の航空機について前項第一号の事故が発生したことを知つたときは、無線電信又は無線電話により知つたときを除いて、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。
３　機長は、飛行中航空保安施設の機能の障害その他の航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態が発生したことを知つたときは、他からの通報により知つたときを除いて、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。

同条で規定されているのは、航空機事故、航空機事故の目撃、異常事態の報告の義務です。

第五号の、「その他国土交通省令で定める事故」につ

いては航空法施行規則で以下の通り規定されています。

施行規則第百六十五条の三　法第七十六条第一項第五号 の国土交通省令で定める航空機に関する事故は、航行中の航空機が損傷（発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。）を受けた事態（当該航空機の修理が第五条の六の表に掲げる作業の区分のうちの大修理に該当しない場合を除く。）とする。

第 76 条第 1 項から第 3 項に定める報告の義務に違反して、報告をせずに又は虚偽の報告をした場合、機長は 50 万円以下の罰金に処せられます。

（報告の義務）
第七十六条の二　機長は、航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあつたと認めたときその他前条第一項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態が発生したと認めたときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣にその旨を報告しなければならない。

頻発する異常接近・インシデントの原因を探り、予防策を講じる必要から、1975 年の航空法一部改正で制定された条文です。

「その他前条第一項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態」については航空法施行規則で以下の通り規定されています。

（事故が発生するおそれがあると認められる事態の報告）
施行規則第百六十六条の四　法第七十六条の二の国土交通省令で定める事態は、次に掲げる事態とする。
一　閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止
二　閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み
三　オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなつた場合に限る。）
四　非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
五　飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行つた事態
六　発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通し、又は発動機の内部において大規模な破損が生じた場合に限る。）
七　飛行中における発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
八　航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなつた事態
九　航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障
十　航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生
十一　航空機内の気圧の異常な低下
十二　緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏
十三　気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態
十四　航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかつた事態
十五　航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
十六　前各号に掲げる事態に準ずる事態

第 76 条と異なり、第 76 条の 2 に規定する報告を怠ったことによる罰則は定められていませんが、航空の安全に資するため、これらの報告はパイロットとして確実に履行すべき義務です。

―――――――――― パイロットガイダンスより抜粋

CLICK!

みんなの声 VOICES で安全を！

航空安全委員会

2014 年 7 月 17 日からわずか 10 日ほどの間に、マレーシア航空機の撃墜から台湾トランスアジア航空機の着陸失敗、そしてアルジェリア航空機の墜落と航空機事故が相次ぎました。

世界的にみて民間航空分野における死亡事故発生率は、低下傾向をたどってきたものの近年は下げ止まり傾向にあり、国際民間航空機関 (ICAO) では、今後、航空機の発着回数の増加に伴い、航空事故等の発生件数は増加すると推計しています。

これを踏まえ、ICAO は今以上の安全性向上を図るため、2013 年 5 月に、「民間航空を監督する各国の航空行政当局（日本では国土交通省航空局）が講ずべき対策」として「SSP: State Civil Safety Program」をとりまとめ、その国際的な基準として ICAO Annex19(第 19 附属書)「Safety Management」を新設しました。

この中には航空に関わる安全情報の把握と分析が謳われており、以下の 2 点が義務付けられました。

◇ 義務報告制度だけでは収集し難い、「ヒヤリハット」等の自発報告を集め、分析する自発報告に関する制度を国レベルで整えること

◇ 自発報告については非懲罰を原則とし、また情報提供者を保護するものでなければならない

● 航空安全プログラムと自発報告制度

国土交通省航空局は、民間航空を監督する者として、民間航空の安全のために自らが講ずべき対策等を網羅的に規定する規程として、2013 年 10 月に「航空安全プログラム」を策定いたしました。

また、ICAO が締約国に義務付けている「国レベルでのヒヤリハット」の収集と分析に対応するために、「航空安全プログラム」の一環として、義務報告制度では捕捉しにくい、民間航空の安全に関する情報を幅広く収集するため、航空安全情報自発報告制度［略称：VOICES］（VOluntary Information Contributory to Enhancement of the Safety）を 7 月 10 日より開始しました。

航空安全プログラム第 4 章 2. より
(自発報告制度の考え方)

☆ 主たる報告者は、航空活動に自ら直接携わる個人又は当該個人が所属する組織とする。

☆ 主たる報告対象事象は、航空活動を行う中で、自ら経験した、又は視認した、航空の安全上の支障を及ぼす可能性があったと思われる事象とする。

☆ 報告を受ける主体を確立し、その運営は、航空安全当局及び主たる報告者以外の者が行う。

☆ 航空安全当局は、この制度において収集した情報のうち、個人、会社名等が特定される情報について直接アクセスせず、運営主体に対し、当該情報の提供を求めない。また、仮に当該情報において違反があったことを知ったとしても、当該情報を不利益処分等の根拠として使用しない。

VOICES では、航空運送事業者のみならず、管制機関や空港の運営・管理を行う機関からの報告も対象となります。

情報の収集・分析及び共有は第 3 者機関がこの運営に当たることとなり、公益財団法人航空輸送技術センター（ATEC）がこの任を負います。

国土交通省航空局はこの報告に直接アクセスすることができません。また、仮に当該情報において違反があったことを知っても当該情報を不利益処分などの根拠として使用することはできません。

• JAPA と VOICES の関係

公的委員会への委員の派遣の一つである「航空安全情報自発報告制度（VOICES）」の概要を紹介します。

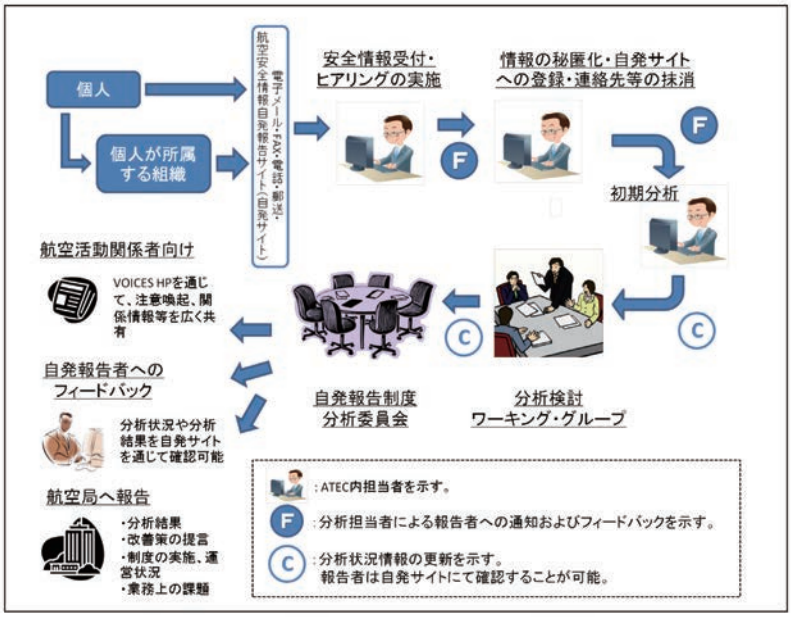
この制度は、ＩＣＡＯ第１９付属書「安全管理」の規定に従い、航空法で定められている義務報告のみでは捕捉しにくい、民間航空の安全に関する情報を幅広く収集するための制度です。収集された情報は、業務実施者間で情報を共有するとともに、その事象から航空の安全を阻害する要因を特定し、改善を提案することにより航空の安全向上に寄与することを目的としています。この制度で取り扱う情報は、たとえば人的エラーや安全阻害要因はあったが、不安全事象として顕在化しなかったヒヤリハット等の航空安全情報を対象としています。

本制度の内容は、航空活動に自ら直接携わる個人または所属する組織が、自ら経験した、または視認した航空の安全に支障を及ぼす可能性があったと思われる事象を報告します。報告を受ける主体は航空安全当局や報告者以外の第三者機関（航空輸送技術研究センター ATEC）が運営に当たります。第三者機関が運営にあたる理由は、報告された情報に基づいて航空安全当局による報告者への不利益処分等を発生させないためです。このことは国土交通省が 2013 年 10 月 8 日付で制定した航空安全プログラム[1]の中にも次のように記載されています。「航空安全当局は、この制度において収集した情報のうち、個人、会社名等が特定される情報について、直接アクセスせず、運営主体に対し、当該情報の提供を求めない。また、仮に当該情報において違反があったことを知ったとしても、当該情報を不利益処分等の根拠として使用しない。」報告された情報は、「管制・運航（大型機）分析検討ワーキンググループ（以下ＷＧ）」「管制・運航（小型機）分析検討ＷＧ」「空港・客室・航空機分析検討ＷＧ」のいずれかのＷＧで安全に係るリスク評価の結果の確認及び事象の要因・原因の分析を行い、改善策の提言案、注意喚起案、関係情報の提供案や自発報告者へのフィードバック案の検討・立案を行います。その後「自発報告分析委員会」において、分析結果案及び改善策の提言案等について、妥当性の確認、必要な修正・整理等取りまとめを行います。まとめられた情報は、航空活動関係者には ATEC が設置するホームページを通じて共有を行い、報告者は分析状況や分析結果を自発報告サイト[2]を通じて確認します。また航空局には、分析結果・改善策の提言・本制度の実施運営状況ならびに業務上の課題等を報告します。

この制度は幅広く航空の安全に寄与する情報を収集し、航空関係者で情報共有を行い予防的対策の実施につなげるものです。この制度を実のあるものにしていくのは航空関係者からの幅広い情報提供がなされることが必須です。皆様のご協力を是非お願いします。

なお、本制度の小型機分析検討ＷＧには、協会の石井清常務理事、高橋章理事が、分析委員会には副会長 井上が参加しています。

１）航空安全プログラム（ http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000003.html ）
２）航空安全情報自発報告サイト（ https://asicss.cab.mlit.go.jp/voluntary ）



航空安全情報自発報告制度（VOICES）における安全情報の取り扱いの流れ（概略）

詳細は VOICES ホームページをご覧ください。

CLICK!

Captain's Eye キャプテンズ アイ

JAPA会員 小林宏之

第２回

「危機管理の基礎は健康管理」

健康管理と危機管理のマネジメントは同じである

前回は「自己管理（コントロール）の大切さ」について考えました。今回はその自己管理と非常に関係の深い健康管理と危機管理について考えてみます。

パイロットにとって最も大切な責務は、どんなことがあっても最悪のことを防ぐという危機管理にいきつくかと思います。また、パイロットは航空身体検査基準に適合しないと、いかに操縦技術に優れていたとしても、フライトをすることができません。健康管理と危機管理はパイロットにとって最も需要な大切な課題です。

このことは、パイロットだけに言えることではなく、一般に「健康第一」「安全第一」と言われているように、私達が健康で安全で安心できる生活をするうえで、健康管理と危機管理は万人に共通の課題です。

ただ、健康も安全も日常生活において、あって当たり前と捉えがちですが、それを損なったり失って、はじめてその大切さを思い知らされます。

健康管理と危機管理の考え方、取り組む姿勢は全く同じであることを、42 年間のパイロット生活を通じて確信をしました。健康管理は予防―治療―回復―再発防止の一連のマネジメントです。そして危機管理も未然防止―被害局限対応―回復―再発防止のマネジメントであることからも、同じマネジメントであることが分かります。

企業のトップの危機管理は、まず自分の健康管理から出発します。自分自身の健康管理の心構えと、会社の危機管理の要諦も同じであることに気付いたということを、多くの経営者から伺うことができます。

予防、未然防止の大切さ

「危機管理」という言葉が本格的に使われ始めたのは、1960 年代の米ソ冷戦時代のキューバ危機からです。その後、危機管理の対象として、「国家・自治体の危機管理」からはじまり、「企業・団体の危機管理」「家庭の危機管理」、「個人の危機管理」へと広く使われるようになりました。その対象を因数分解してゆくと「個人の危機管理」が最小単位にあります。

「個人の危機管理」で一番大切なのは「健康管理」です。このことからも、危機管理の基礎は健康管理であることが分かります。従って、自分の健康管理の考え方や、取り組む姿勢はそのまま危機管理に活かすことができます。その逆もまた真なりです。

特に両者に共通して大切なことは、予防と未然防止です。予防、未然防止には、一次と二次とがあります。健康管理の一次予防は正しい生活習慣であり、危機管理の一次未然防止は安全文化（安全確保に対する考え方、

行動の習慣）の構築です。そして、健康管理の二次予防は傾向のうちに、或いは健康診断や血液検査等で数値が正常値から外れたか、異常値に近づいたら、生活習慣や食生活を改善します。

危機管理の二次的未然防止は予兆のうちに対応することです。問題の発見とその問題を先送りしないことが大切です。海外からよく指摘される日本の危機管理の甘さのひとつである“Too Little Too Late”にならないように対応する勇気と決断が大切です。

私が、機長昇格訓練を受けている頃、天候も含めて当日の運航環境が全般的に恵まれていたため「今日のフライトは特に問題ありません」と答えたところ、教官から「問題のないフライトなどない！」と厳しく叱られたことがありました。そのときはなぜ、そんなに厳しく叱責されるのか、よく分かりませんでしたが、自分が機長になってはじめて「問題のないフライトなどあり得ない」ことが身に沁みて理解できるようになりました。

“Too Little Too Late”にならないためには常に問題意識、危機意識を持つこと、五感、感性を磨き続けることだと思います。特に危機管理においては、五感、感性を研ぎ澄ませることが、問題や危機の早期発見に繋がります。デジタル化、IT 化が進む現代社会において、意識して五感を使って日々の生活を楽しみ、意識して感性を研ぎ澄ませることを心掛けることが大切です。

健康管理、危機管理に共通な心構え

健康管理と危機管理にとって絶対必要な心構えを３つあげることができます。それは「持続する明確で強い目的意識」「謙虚心」「自律心」です。

（１）持続する明確な目的意識

目的意識の大切さは前回の“Captain’s Eye”でも述べましたが、何事も事を成し遂げるためには「こうなったらいいな」という願望ではなく「何が何でもこれを達成するのだ」という強い目的意識、それも一度だけ意識するのではなく、毎日持続して具体的に意識することが必須ではないかと思います。「絶対健康を維持するのだ」

「どんなことがあっても最悪の事態だけは防ぐのだ」という持続する意識と、その持続した意識を行動に移す実践力です。

（２）謙虚心

今年の７月に紛争が続くウクライナ東部の上空を飛行中のマレーシア航空機が誤撃墜されたとする不幸な事件が起きました。この事件に関連してテレビや新聞でいろいろとコメントをしてきましたが、私は 1980 年代のイランイラク戦争から 1990 ～ 91 年の湾岸危機・湾岸戦争当時にかけて中近東路線を担当していたことを契機に、欧米の危機管理を勉強しはじめました。その頃、ニューヨークの書店で山積みにされていた“THE BOOK OF FIVE RING”を目にしました。宮本武蔵の「五輪書」の英訳版です。アメリカのビジネスマンにも広く読まれていました。

危機管理における情報の重要性と情報収集の仕方に関しては、主には英国を、仕組みや行動様式、ノウハウについては、アメリカのそれを参考にすることが多くありました。危機管理の心構えは、日本人の宮本武蔵が「五輪書」で遺した「神仏を尊び神仏に頼らず」こそがその真髄であること知りました。

「謙虚心」は世の中に存在するもので完全なものはひとつも無い、完全な人間もいない。また完全な健康体というもの有りえないという「畏れの心」かと思います。また、ひとは加齢とともに謙虚に自分の健康管理と取り組むとともに、仕事においても経験を積むほど、ベテランと言われる年齢になるほど、謙虚心を失うことの恐ろしさに気付く時があるはずです。私自身、ハイジャック以外のほとんどのトラブルに遭遇しながらも、幸い多くの方の協力と助けによりラストまで無事に全うできました。今振り返ってみると、50 歳、更に 60 歳を過ぎたころから一便一便を「新人機長」のつもりで「畏れ」を持ってフライトに臨んできました。

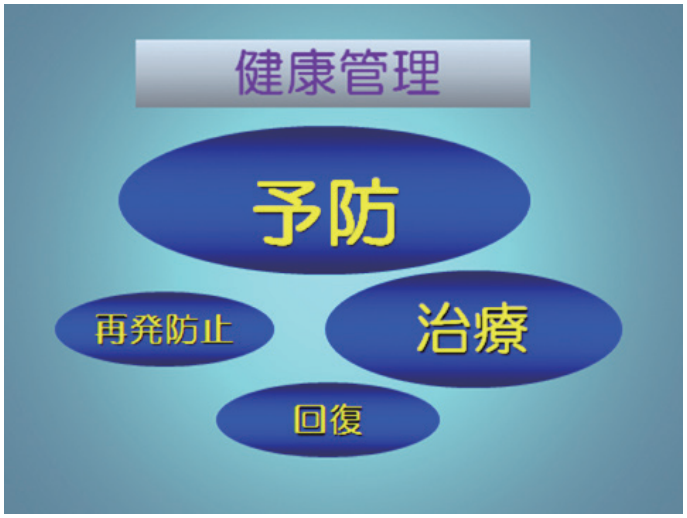
（３）自律心

自律心は一言で表せば、「自己責任・自助努力」です。ひとはややもすれば、うまくゆかない原因を他

人、天候、機材、経済、制度、政治などのせいにしたくなります。航空機の事故が発生した場合、事故調査によっていろいろと原因が究明され、あるいは推定されます。飛行機は一旦離陸したら着陸するか墜落するかのどちらかです。客観的な視点からすれば、飛行機の運航には様々な要因がその安全性に影響を与えることは事実です。しかし、パイロットとしては、天候が急変しようが、機材に重大な故障が生じても、どんな悪条件でも最後まで諦めないで、どこかに安全に着陸するのだという心構えが必要ではないでしょうか。飛行機の運航だけではなく、危機管理においては、自分（自社）以外は原因ではなく、条件だという心構えが大切です。このことは、経営トップへの講演でも必ず触れることにしています。どのような条件下でも、最悪の事態を防いで生き残るのだという心構えが大切であることを、宮本武蔵がその生涯を通じた経験から「神仏を尊び神仏に頼らず」という言葉で遺してくれています。

高度一万メートルから地球を眺め続けてきて、地球から教えられたことのひとつに「人間が傲慢なことをしなければ、地球には自然の回復力がある」ことをあげることができます。地球と同様に、私達人間にも自然の治癒力があります。病気になったり怪我をした場合、「お医者さんに治して貰う」のではなく「自分の治癒力で治すのだ」「お医者さんにはそれを手伝って貰う」「お医者さんからは医学的な正しい情報を貰い、それを自分で活かして治すのだ」という心構えです。この心構えがあると無いとでは、回復の度合いが違ってきます。その成果が如実に現れるのが、リハビリテーションではないでしょうか。

健康管理と危機管理の心構えとして、謙虚心と自律心をあげたいと思います。



Q&A 学科試験例題集（空中航法編）

～たまには初心に戻って考えてみよう～

ATPL

Q1 **目標点標識等が設置される新しい滑走路標識について、長さが 2400 m以上の滑走路の場合、(a) ～（d）の正誤の組み合わせについて（1）～（4）の中で正しいものはどれか。**

（a）目標点標識の始点までの距離は、滑走路末端から 300 mである。
（b）目標点標識の長さは 45 mである。
（c）進入方向の滑走路末端から目標点標識の間にある接地帯標識は、縦縞３本の標識である。
（d）２０１１年６月までは旧基準による滑走路標識が混在する。

	（a）	（b）	（c）	（d）
（1）	正	正	誤	誤
（2）	誤	誤	正	誤
（3）	誤	誤	正	正
（4）	正	正	誤	正

A1 **解答（3）**

解説：（a）誤　航空法施行規則７９条別表第５４「目標点及び接地帯標識」、ＡＩＭ－Ｊ No.173 ２参照…３００m→４００mの誤り
（b）誤　同上…４５m→６０mの誤り
（c）正　同上
（d）正　航空法施行規則　附則（平成 20 年 6 月 30 日国交省令 54 号）の３により、３年の経過措置が認められている。
準拠：航空法施行規則 79 条別表第５、同規則附則及びＡＩＭ－Ｊ No.173 ２ 目標点標識及び接地帯標識の表示基準

ATPL・CPL

Q2 **変針点Ｇから変針点Ｈへ飛行中、Ｇから 30nm の地点において、オフコースの距離が 1nm であった。この地点からＨへ飛行するための修正角に最も近いものはどれか。ただし、ＧＨ間の距離は 50nm とする。**

(1)　２度　　(2)　３度
(3)　４度　　(4)　５度

A2 **解答（4）**

解説：コースに対し平行になる為には 60：1（6°１割）ルールから 1nm ×（60nm ／ 30nm）となり、2°が得られる。又残り 20nm でコースに戻るための修正角は同じ要領で 1nm ×（60nm ／ 20nm）=3°となる。よってそれら二つを合計し、2° +3° =5°となる。

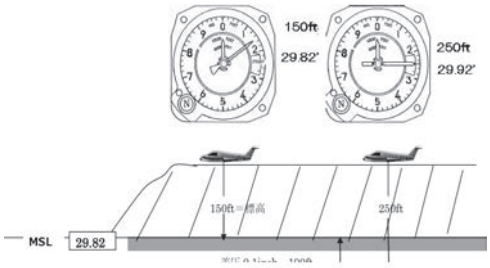
PPL・CPL・ATPL

Q3 **ある飛行場から出発するときに入手した QNH「29.87」に対し、誤って「29.78」の値を気圧高度計にセットした。出発地の標高が 150ft のとき、気圧高度計の示す値にもっとも近いものはどれか。**

(1) 60ft　　(2) 140ft
(3) 160ft　　(4) 240ft

A3 **解答（1）**

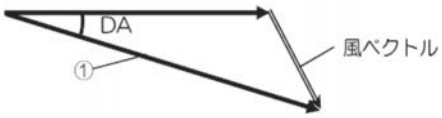
解説：解説：気圧高度計は気圧表示窓にセットした気圧値の面を基準に標準大気の圧力と高度の関係に則り高度を指示する。逆に言えば気圧表示窓にセットされた気圧値により高度計はいろいろな高度を指示をする。QNH は平均海面 (MSL) からの高度を指示するように高度計を MSL に補正した気圧値にあわせることである。または出発時に出発地点の標高を表示するように高度計を合わせる規正方法である。従って出発する時に入手した QNH「29.82」にセットすれば標高と同じ値（150 ｆｔ）を指示するのに、誤って「29.92」の値をセットした場合は、MSL より 100ft(29.92-29.82 = 0.1 インチ、100ft の高度に相当) 低い面からの高度 250ft を指示する。



CPL

Q4 **風力三角形において、図中①のベクトルを構成する要素として正しいものはどれか。**

（1）TAS と TH　　（2）TAS と TR
（3）GS と TH　　（4）GS と TR



A4 **解答（4）**

解説：解説：風力三角形を構成する要素は、対気ベクトル（TH-TAS）・風ベクトル・対地ベクトル（TR-GS 合成のベクトル）である。

PPL

Q5 **海面気圧が標準である時、気圧高度 10,000ft で飛行したところ機外温度が +6℃。この時の真高度で正しいものはどれか。**

(1) 9,600ft　　(2) 10,000ft
(3) 10,400ft　　(4) 10,800ft

A5 **解答（3）**

解説：計器高度における大気温度が標準大気温度（International standard atmosphere）より 5.5℃高い時、真高度は目安として計器高度より約 2% 高くなり、反対に 5.5℃低い時は約 2% 低くなる関係にある。この関係から、本問では計器高度における機外温度（+6℃）が標準大気温度（約 -5℃）より約 11℃高い関係にあるので真高度は計器高度（10000ft）より約 4% 高い高度（400ft）、つまり 10400ft になる。これらは上記の関係を組み込まれた航法計算盤で、容易に求められます。

「2014 年度版　学科試験スタディガイド」より抜粋。詳しくはホームページ等をご覧ください。

CLICK!

JAPAレポート
～法人賛助会員紹介～ CLICK!

peach

Peachは「関西を拠点に航空イノベーションを起こす」ことを志して設立された航空会社です。既存のLCCモデルを単純にコピーせず、パイロットはもとよりすべての業種において新しい世界を目指し“道なき道”を切り拓いて行く情熱（Passion）をもったチャレンジャーです。そんな私たちがこれまで成し遂げたチャレンジを振り返ると、情熱の重要性を改めて感じます。例えば；

- 就航２年間で国内外１６路線を開設
- 2013年度、本邦航空会社で最も欠航が少ない航空会社、就航率９９．５％を達成
- 就航後たった25か月で単年度黒字を実現

これらは私たちだけで実現したものではなく、Peachの情熱に共感して頂いた関係者の皆様のご支援・ご協力のもとに実現しました。Peachの平均搭乗率は８０％を超えます。多くのお客様の反応を伺ってわかったことは、低運賃をはじめとした“新しい価値”を提供し続けている私たちの姿勢に情熱を感じ、それがお客様の共感を呼んでいるということです。ライアンエアーをFSCから世界最大のLCCに転換させ、Peachでアドバイザーを務めているパトリック・マーフィー氏は「Passionは創業期を成功裏に乗り切るために社員ひとりひとりに必要な資質のひとつだった」と語っています。

Peachはこれからも“情熱（パッション）”を大切にし、お客様に新しい価値をご提供し続け、末永く愛される航空会社を目指して参りたいと思います。

★ Peachより読者プレゼント！

詳しい応募方法はP.32をご覧下さい

鳳文書林出版販売

鳳文書林出版販売は昭和９年に前身の工人社が日本で初の航空専門誌「空」を創刊して以来、数少ない航空関係書籍の専門店として長く航空人に愛され続けています。

JAPA事務所と同じ赤レンガ通り沿いにある店舗は、こちらでしか入手できない専門書籍のほかにも、各種申請書類、航空用品など充実の品揃えで、「航空関係の書籍は、ここ！」と言われる程の存在です。ネットショッピングも利用することができるため、専門書籍を入手することが難しい遠方の方々にも人気です。JAPA会員の方は、鳳文書林出版販売の出版書籍とJAPA出版書籍を会員割引でご購入頂けます。ご来店の際は、会員証を忘れずにお持ち下さい。鳳文書林出版販売は、空を極める方へのサポート、そして空の楽しさの第一歩へのお手伝いを、商品・サービスの提供を通じて、皆様へお届けしています。

JAPAレポート

～委員会紹介（FTD訓練室）～

CLICK!

今回は JAPA で数多くの訓練を行っている FTD 訓練室を特集！　素敵な教官があなたの訓練をサポートします。

FTD 室長　上島　栄

趣味：ウォーキング、料理、韓流ドラマ、宴会
抱負：〝料理上手・片付け上手は操縦安定〟〝モテる男は飛行機素直〟をモットーに幅広い層の皆様方と楽しくＦＴＤ訓練が出来れば、と思っております。大空をこよなく、愛する皆様のお越しをお待ちしております。〝訓練の後は宴会〟　乞う、ご期待！

教官　有野 達也

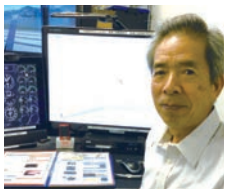
趣味：写真、そば打ち（まだ修行中）
抱負：先輩の皆様から教えてもらったことや私自身の経験を後輩の皆さんに伝えて行きたいと思っています。

教官　川久保　剛

趣味：旅行、飲み会参加？
抱負：左の写真は飛行機関連初の免許証航空級（20 歳）です。以来 55 年間航空関係に携わってきました。少しでも恩返しができればと、一人でも多く志を持ったパイロットの誕生を願って奮闘中です。

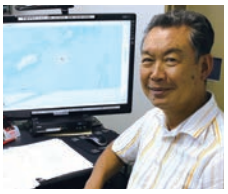
教官　小西 正人

趣味：スクーバーダイビング（一年中）・スキー
抱負：航空会社で路線を飛ぶ前から日本中を小型単発機で飛んでいました。一般小型航空界発展のために力になりたいと思っています。〝安全は教育から〟
その他：「初心不忘」スクーバーダイビングのインストラクターでもあります。



教官　鋤崎 俊夫

趣味：なかなか完成しない、日曜大工。
縁あって、FTD に関わらせていただくことになり、ただいま教官任用訓練中です。
DC8, 747, DC10, 777 と 2010 年まで飛んでおりました。FTD で出会う方々といろんな話をしていきたいと思います。



教官　高尾　啓史

日本航空の卒業生です。DC-8, B747,MD-11, B747-400 で 14,600 時間飛びました。現在は、週末に学生時代に始めたグライダーで空を楽しんでいます。教官として経験を生かし、皆様が空の夢を実現させるためのお手伝いが出来たら幸せです。

教官　竹内　誠

趣味 1：魚釣り。無心で鮎釣りが好きです。
趣味 2：ゴルフ。裾野カントリーがホームコース、72 を出せますが、100 も出ます。得意ショットはパターです。
抱負：経験を生かして小型機の安全文化の構築に寄与したいです。

教官　田中 秀俊

趣味：ゴルフ　仕事大好き人間
航空大学校 5 回前期卒
総飛行時間 20450 時間
飛行教官時間 1080 時間
査察操縦士として 17 年間従事しました。

教官　望月　信

趣味 1：写真をドライブがてら行った富士山や三浦半島で撮ります。
趣味 2：そばを栽培、収穫、調理まで
抱負：JAPA での FTD 訓練については、楽しく学び且つ懇切丁寧に教授することを主体としてやっています。

教官　中野 雅義

趣味：ワイン、超高速ドライブ（笑）
幼少のころからアメリカで生活をしており、その広大な大地・大空をいつか自分の手で飛行機を飛ばしたいという夢がかない、数年前までアメリカで飛んでおりました。日本に戻ってくる 3 年前は教官として飛んでおりました。この経験をもとに日本のパイロットの方々に少しでもお役に立てればと思います。

G1000トレーナーのご紹介

統合飛行デッキ（計器板）として小型機に普及しつつある米国ガーミン社製の G1000 トレーナーが JAPA に導入されました。

FTD（飛行訓練装置）でも G1000 の訓練は出来ますが、トレーナーでは G1000 の取扱いに特化した訓練を容易且つ効率良く行なう事が出来ます。

G1000 は統合飛行デッキの代表的な存在で、新規の小型機には G1000 のような統合飛行デッキが標準装備されて行く事でしょう。 G1000 の操作方法は大型機の FMS 装備機のものとは異なりますが、計器板としての表示は多くの点で似ています。G1000 を使いこなすには、訓練が必要であり、計器板の表示に慣れる必要があります。

このトレーナーは、G1000 の操作だけでなく、手動操縦、FD を使った操縦、自動操縦での飛行が可能であり、ビジュアル装置も付いていますので G1000 を使った FTD 並のフライトが出来ます。又 FTD と違い G1000 の表示装置である PFD と MFD の配置が実機に近いため PFD と MFD を駆使した飛行が体験出来ます。 当面は JAPA FTD 教官の習熟訓練及び FTD G1000 訓練の補助に使用されますが、将来的に各方面の訓練に役立つよう、又 RNAV 航行の一助になるよう JAPA として検討して行きます。

～各表彰式典報告～

航空関係功労者大臣表彰

航空関係事業の発展に尽力し、その功績が顕著であり、且つ各職種においての成績が優秀な方を対象に 17 名の推薦をさせて頂きました。

式典は国土交通省中央合同庁舎にて厳かな雰囲気の中執り行われました。

表彰式の様子

JAPA 推薦　受賞者一覧

▶航空機操縦士

龍神　恒夫 様　　西塚　彰 様　　大井　道彰 様
虎岩　頼茂 様　　後藤　喜一郎 様　　今井　道夫 様
西田　回 様

▶客室乗務員

金子　美智子 様　　増田　緑 様　　千葉　歌子 様
足立　弘子 様　　前山　睦子 様　　相澤　博美 様
井上　美保子 様　　佐野川谷　有加子 様　　上野　里美 様

▶運航管理者

藤原　要治 様

東京・大阪航空局部外功労者表彰

管轄区域内における航空関係事業に従事する方で、顕著な功労のあった方を対象に東京 4 名、大阪 2 名合計 6 名の推薦をさせて頂きました。

式典は東京航空局、大阪航空局にて執り行われました。

東京航空局長表彰式

大阪航空局長表彰式

JAPA 推薦　受賞者一覧

▶東京

本多　俊彦 様　　水野　淳 様
樋口　典彦 様　　大久保　重和 様

▶大阪

山本　成泰 様　　田中　晶敏 様

国際航空連盟（FAI）エア・スポーツ・メダル

航空スポーツに関連した委員会業務、競技会運営、若年層の教育訓練等に顕著な功績や貢献があった方に贈る賞で、2 名の推薦をさせて頂きました。

式典は航空会館にて執り行われました。

表彰式の様子

JAPA 推薦　受賞者一覧

鬼島　義昭 様
齋藤　喜章 様

受賞者の皆様、この度はおめでとうございます。心よりお祝い申し上げます。

JAPAレポート
～新潟医療人育成センターの開所式での講演を終えて～

JAPA 会員　小野 和彦

新潟医療人育成センターは、新潟大学医歯学総合病院内に新潟県内の医師不足解決のため、研修環境の充実をめざし設立されました。

新潟医療人育成センター、この医療人という言葉にとても惹かれました。

航空界も、安全をカタチにする人づくりが、大きなテーマになっています。

航空界も医療の分野も、一人一人の意識と人との関わり合いのシステムが重要になってきています。その意味で人をつくるということを大きなテーマにしているここ新潟医療人育成センターの開所式で講演をさせていただいたことに、大変な名誉を感じています。

まず玄関を入ると、とても暖かいお出迎えがありました。

丁寧な応対をいただき待合室にご案内をいただきました。すぐに多くの参列者の方で、埋まってきました。このセンターへの大きな期待がうかがえます。

開所式の前に、施設の見学をさせていただきました。

３階のシミュレーション室には、最新の医療シミュレーターが並らび、摸擬 ICU、診察室も完備され、実際の医療の現場を実感できます。

説明されたシミュレーターの画面には画像が映し出されていて、実際に手術や検査をしているのと変わらないような画面が出て非常にリアルでした。

病棟での患者様のケアのための臨床の施設があります。そのベットの上は目を瞬きさせて、胸が本当に生きているように呼吸している人形が３体、高齢者、大人、小さな赤ちゃんが寝ています。腕を取ると、脈を感じることができ、そこでは、患者様の容態の急変に対応するシミュレーション教育が行われるようです。

医療シミュレーターは、航空機のものに比べればおもちゃみたいなものですよと言われてきたが、最新の機器はどんどんと進化しているようで、飛行機のシミュレーターもコンピューター技術の進化で飛躍的に向上したのと同様、これからの進化は目覚ましいものになり、ますます、シミュレーション教育の比重が高まって行くものと確信しています。

２階の講義室、研修医室には、モニターが接地されており、実際にシミュレーターを操作した画像や様子をビデオで再生し、研究、ディスカッションができるようになっていました。

まさに、LOFT 訓練を実践しているようです。

この施設が２４時間稼働するということで、いつでも学生がシミュレーターで学べる環境を作って行くということです。

患者様の容態は、時間とは関係がありません。いついかなるときも臨戦態勢を取る医療の現場に近い環境が整えられた教育施設に、ここ新潟で最高の医療人を輩出しようという意気込みが感じられました。

開所式は落ち着いた雰囲気で、非常にスムースな式の進行でした。

市長、学長の静かな意気込みが感じられたご挨拶の後、私は講演をいたしました。

皆さん、メモを取ったりと熱心に聴取いただき、権威勾配や、ミスを防ぐための取り組みなどに共感をいただきました。また皆様が思い描いていたようなパイロット像ではなく現在のチームを大切にする機長のあり方に、医療人としての共通点を見いだしていただいたと思っています。

私の後に講演いただいた、秋田大学大学院医学教育学　教授の長谷川様の講演の中で、初期教育から現場の経験を積ませるシステムをご紹介いただきました。

私も教育訓練に置いて、教育の初期において何を見ているのか、めざしているのかがその後の成長においてとても重要であると考えています。

その意味からも教育の初期から、現場での経験を積んで行くことは、その後の教育において知識の蓄積量がまったく違ってくるのではと思っています。

パイロット訓練においても訓練教育と路線 OJT というものを別にするのではなく、訓練当初から、実際の路線運航に参加をさせ、実際の運航では何を感じ、何を見て行かなければならないのかを、肌で感じるシステムが必要ではないかと感じました。２０３０年のパイロット不足、MPL に向けた訓練のあり方のヒントがここに在るのではと感じました。

～スカイネットアジア航空施設見学会～

9月19日（金）、スカイネットアジア航空施設見学会とブラッシュアップセミナーを開催致しました。スカイネットアジア航空の施設見学会には、将来航空業界への就職を目指す約20名の参加者が集まりました。参加者は皆、現場の雰囲気を肌で感じることができ航空業界で働きたい！という気持ちがより一層強くなったようです。スカイネットアジア航空の皆様、ご協力頂きありがとうございました。

参加者より感想

以前にも航空教室に参加させて頂き、いつも参加する度にモチベーションが上がります！新卒での航空業界受験はうまくいかなかったですが、昨日参加して改めて既卒で努力して昨日いらした先輩方に追いつきたいという思いがより一層強くなりました。（上杉芳恵さん）

新卒採用でなかなかうまく行かず、諦めかけてた客室乗務員になるという夢を、今回ソラシドエアのCAさんのお話をお伺いしたり、施設見学をさせて頂けたことにより、やはり空を飛ぶことを諦めたくないと思いました。またパイロットを目指す方々の努力されている様子を知り、夢を叶えるということは簡単なことじゃないということを身を持って学びました。今日お会いした現パイロットの方々やCAさん、そしてJAPAのイベントに参加したみんなでいつか航空業界で働く仲間として再会出来る日を楽しみにしたいと思います。このようなイベントを企画してくださりありがとうございました。参加してよかったです！（楠怜奈さん）

この度、ソラシドエア様の施設見学を通して、実際の運航前ブリーフィング等を一般の方が立ち入れない場で拝見させて頂き、今後パイロットを目指す上でモチベーションの向上に繋げることが出来たと感じております。これから飛行機に向かう乗員の方々の真剣な眼差しに感銘を受けました。いつか私もそのような場に立ち、空の安全の一翼を担う一員となりたいと思います。今後もこのような機会があれば参加させて頂きたいと思います。（饒田憲一さん）

くまもんGO！と一緒に

スカイネットアジア航空ロビーにて

セミナーの様子

施設見学後はFTDの体験搭乗、ブラッシュアップセミナーを行いました。今回のセミナー講師は杉本機長です。

講師紹介

名前：杉本　明仁　さん
出身：1977年東京生まれ
　　大阪育ち
趣味：自転車、トライアスロン
経歴：2005年 B737 副操縦士
　　2012年 B737 機長

セミナー感想

会員　中神 慎太郎 さん

今回のセミナーを受講して、航空大学校在学中に学んだATCに関する知識を復習することができました。講師であるエアライン機長の杉本さんより実際の運航でのお話を伺えたこと、わかりにくい内容や疑問点について質問することもでき理解が深まりました。今後もブラッシュアップセミナーへ参加させて頂き航空知識を身につけたいと思います。

セミナーの今後の予定はこちら CLICK!

JAPAレポート
～八尾空港でRNAV勉強会報告～

理事・ビジネス航空委員会運営委員　若谷 哲也

ビジネス航空委員会主催、西日本支部協力によるRNAV勉強会が、平成26年9月7日、八尾空港、朝日航洋株式会社会議室で開催され、28名の方にご参加いただきました。

VORの縮退が進んでいます。来年度にはエンルートを構成するVORがほぼなくなり、IFRで飛行するためには、RNAVに頼らざるを得なくなります。

RNAV勉強会はこれまで本部で開催していましたが、地方の方にもRNAVの知識を提供するため、初めて大阪で開催いたしました。

講師は、株式会社NTTデータアイ第一事業部空域ソリューション担当部長代理、中西善信さん。「RNAVハンドブックPBNの理解と普及のために」の著者としても有名です。

勉強会の内容については、講師にお願いをいたしました。2点あり、①RNAVの導入について、②小型航空機でRNAVで運航するにはどういう手続きが必要なのか、です。

勉強会は大きく2部に分かれ、1部は基本的概念、2部は許可取得へ向けたヒントでした。

1部の基本概念では、RNAVとPBNの概念(RNAV/RNP/PBN、航法仕様、RNAVの便益)、2部の許可取得へ向けたヒントでは、RNAV航法許可取得への第一歩(許可の基準、許可取得に向けてすべきこと)について学びました。

中西講師は、エアラインでチャート・FMS DATA BASEに関する業務を担当されたり、現在はICAO飛行方式パネル品質保証WG座長も務めておられ、その豊富な知識・経験を元に、分かりやすく説明していただきました。

参加者の方からのご意見には「ぼんやりとしか知らなかったRNAVについて、理解を深めることができた」「RNAVの許可取得が大変そうだ。ラインは組織として許可取得・維持する体制があるが、使用事業や自家用にはそのような体制はない。体制を整えたり、許可取得のノウハウを共有する必要があるのではないか?」というものがありました。

八尾からIFRで西へ飛行する場合、航空路V28を利用することが推奨されていました。大阪空港や関西空港の出発機・到着機とのバッティングを防ぐためです。

ところが、岡山VORTACのVORが廃止され、V28のMEAがASANO-OLIVE間でFL160に上昇。ノンターボの小型航空機では到底飛行できない航空路になってしまいました。

代替えルートはMIKAN→徳島VORTACのみと言って良い状況。しかしこのルートは関西空港到着機とヘッドオンになるため、管制官も苦慮しておられるようです。事実、関西空港到着機を避けるようレーダーベクターされるケースもあるようです。

このように、西日本においても、RNAV対応が急務と感じているパイロットの方が増えてきています。

今後もRNAVの知識付与のニーズがあると思われます。次回の勉強会へ繋げ、安全・安心な空を実現するお手伝いができればと考えています。

11/16 RNAV勉強会は会員ページにて受付中 CLICK!

平成 26 年度 名古屋管制交流会まとめ

平成 14 年度以降途絶えていた名古屋空港管制交流会が、操縦士協会中部支部の主催で久しぶりに開催されました。今回は具体的なテーマを決めず、自由な意見交換の場としました。

◇ 日　時：平成 26 年 8 月 29 日　14：00 － 16：00
◇ 場　所：豊山町社会教育センター
◇ 参加者：小牧管制隊　管制隊長以下 11 名、
　　操　縦　士　操縦士協会中部支部長　以下 13 名

官民共用の名古屋空港ならではの様々な意見が出され、活発な質疑応答が行われました。以下にそのほんの一部を紹介します。**全文は中部支部 HP をご覧ください。**

CLICK!

Q「操縦者」：戦闘機の 360°直上進入について知らない操縦者もおり、BASE や Final で突然上空の機影を発見すると驚くことがある。これに関するトラフィック情報も発出してもらえるか？

A「管制官」：基本的に後続機 (戦闘機) の情報は発出しないが、状況に応じて流すようにする

Q「操縦者」：オプションアプローチの要求に対し、許可に UNABLE STOP & GO が付く場合があるがなぜか？

A「管制官」：後続機が近い場合はランウェイの占有時間を考え、航空交通がスムーズに流れるように UNABLE STOP & GO を追加することで対応している場合がある。

＜管制官からのお願い＞
管制官の訓練生がこれから多数ボイスを出すのでご協力をお願いしたい。また、GCA にも訓練生が入ることがあるのでご協力お願いしたい。

閉会後、場所を名古屋市内に移し、約 30 名が参加して親睦会が開催されました。 昼間の交流会とはまた違った雰囲気で、本音で意見を出し合い、管制－パイロット双方の理解がより深まったと思いました。

文責：操縦士協会中部支部

JAPAレポート
～Yes I Can 航空教室　in 大阪国際空港（ITM）！～

日本航空機操縦士協会では、将来を担う世代の方々を対象に航空に親しんでもらうため『Yes I Can 航空教室』を各地で開催しています。今回は、7 月 13 日に大阪国際空港（ITM）「星の間」で開催された『Yes I Can 航空教室』の様子をご紹介いたします。

【会場の熱気】
当日は、生憎の大雨にもかかわらず航空業界に憧れを抱く 81 名の学生が集合。開場 20 分前にはほぼ席が埋まっており、参加者のやる気と意欲が伝わってきます。制服を身に着けた航空従事者の登場により、会場から歓声が上がります。

【各講話】
航空教室前半は、パイロット、整備士、客室乗務員、グランドスタッフ、グランドハンドリング、管制官による各講話が行われます。業務の厳しさ、楽しさ、ここでしか聞くことのできない貴重な話を聞き、参加者も必死でメモを取っています。

【グループディスカッション】
後半は、各希望職種に分かれてグループディスカッション。講話だけでは知ることのできない現場の生の声を直接聞くことができるチャンスなので、素朴な疑問から講師が苦笑いで頭を抱えて考えてしまうことまで、多くの質問が飛び交いました。

あっという間に閉会の時間となり、名残惜しそうに会場を後にする参加者達。自分の夢へ向かって決意を新たにした人、今回様々な講話を聞いて今まであまり知らなかった職種へ興味を持った人。思いはそれぞれですが、今日一日の興奮と感動を忘れず一人でも多くの学生が「Yes I Can!」夢を叶えて欲しいと思います。

航空教室の
今後の予定はこちら

CLICK!

■今後の開催予定
- 11 月 16 日（日）那覇空港　　10：00 ～ 17：00
- 12 月　7 日（日）中部国際空港　10：00 ～ 17：00

詳細お申込みはこちらへ→ http://www.japa.or.jp/learning/seminer/syounen.html

～Met Airのご案内・書籍紹介～

JAPA 会員の皆様へ

Japan Aircraft Pilot Association

航空気象情報提供システム(Met Air)のご案内

気象庁が提供しているMet AirをJAPAラウンジにて閲覧頂けます。
新たに提供された「下層悪天予想図」の他、「狭域悪天実況図」などの閲覧も可能です。

この機会に是非、ご利用ください。

閲覧方法

事務局へご来局頂いた際にラウンジのPCで閲覧可能です。

書籍紹介

これなら判る!?　いちから始める Avionics Lesson（アビオニクス　レッスン）

新刊

本書は、飛行機の電子システム・航法計器をイラストとマンガで判りやすく解説しています。アビオニクスを勉強する初心者にとって最適な1冊です。
日本航空技術協会の「航空技術」誌に連載され好評だった「これなら判る!? いちから始めるAvionics Lesson」を単行本にして、「さらに新しく、さらに分かりやすく。」なっています。

内 容

・Boeing737-800のアンテナ配置やディスプレイ表示等をカラーで紹介
・IRS（慣性基準装置）の話　・GPSの話　・電波の話　など

原作 山崎正秀　作画 青空ねこ　発行 公益社団法人　日本航空技術協会
定価 2,209円（本体価格　2,046円）　送料 450円　B5版 311ページ　ISBN978-4-902151-75-6

〈問い合せ先〉 公益社団法人 日本航空技術協会　hanbai@jaea.or.jp

（佐々木事務局長挨拶）

９月12日付けで事務局長に選任頂いた佐々木　豊です。

航空会社の運航管理者として、また規程類の検討の場でパイロットのみなさんと一緒に仕事をしてきましたが、この度、このような縁でまたご一緒に仕事が出来ることを楽しみにしています。

多くの若者と同じように、私も何回かパイロットを目指して試験を受けましたが、残念ながら不合格。がっかりしていたところに、運航管理者の試験を受けないかとの連絡があり、運良く合格し、今に至っています。

運航管理者としての思い出は、キャプテンに怒られた事、フライトプランを間違って大幅に飛行機を遅らせてしまった事、一時的に着陸出来る飛行場が無くなってしまい、途方に暮れた事等で良い思い出は少ないのですが、多くのパイロットの方と知り合いになれた事が、その後の仕事をするうえで大切な財産となりました。

サラリーマン生活では、暑い所、極寒の地と様々な所に転勤しましたが、どこに行っても、良いところに来たと思い込むことが楽しい生活を送るうえで大事であることを学びました。

学生時代は、航空とは全く関係のない家畜繁殖学を専攻しました。家畜の勉強はしましたが、自分の子供は勉強もせずに２人出来ました。

自分の経歴を振り返ると、思い付きで時を過ごしてきたようで、少々情けない気がします。

JAPAでの事務局修行生活も３か月が過ぎました。まだまだ、日々修行の生活が続いていますが、運航の安全と航空界全体の発展とを目指したJAPAの取り組みをサポートが出来るよう頑張りますので、今後ともよろしくお願いします。

JAPAでは環境問題への取り組みの一つとして航空にまつわるエコ川柳を公募します。皆様からの素敵な作品を心よりお待ちしております。

1. 募集要項　JAPAホームページの専用フォームより応募をお願いします。
2. 募集期間　平成26年11月30日　締切
3. 発表　平成27年１月下旬
4. 景品　優秀作品には賞品の他、平成27年度 PILOT手帳への掲載を予定しています。

CLICK!

エアバス・ジャパン株式会社、Peach Aviation 株式会社、ボーイング・ジャパン株式会社（五十音順）各社より、読者の皆様へご提供頂きました。応募方法はＥメールのみとさせていただきます。japa@japa.or.jp宛に「氏名」「会員番号（一般の方は住所）」を明記の上、お申込ください。（締切 11 月 20 日受付分）
尚、当選の結果発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。

・エアバス・ジャパンより
ネクタイを８名様
・ボーイング・ジャパンより
キャップを８名様

・Peach より
ステッカー・ストラップを
５名様

パイロット Vol.2／2014 Autumn
発行　公益社団法人 日本航空機操縦士協会
（Japan Aircraft Pilot Association）
〒105-0004　東京都港区新橋５－３４－３
TEL 03-6809-2902（代）　ホームページ　URL http://www.japa.or.jp/
FAX 03-3434-7774　E-Mail：japa@japa.or.jp

禁無断転載
落丁・乱丁本がありましたら
お取替えいたします

編　集　「パイロット」誌発行会議
発　行　根本　裕一
印　刷　星光社印刷株式会社

朝日新聞 操縦士・整備士を募集

報道パイロット （小型ジェット機およびヘリコプター）

【応募資格】 1975年4月2日以降の生まれで、飛行機または回転翼航空機の事業用操縦士以上の技能証明書を有し、第1種航空身体検査の基準を満たす方。総飛行時間1000時間以上の経験を持つ方を歓迎しますが、それ以下でも、年齢や資格、経歴を考慮します。
【選考方法】 書類選考の上、1次試験は12月7日（日）に東京で実施します。

航空整備士 （小型ジェット機およびヘリコプター）

【応募資格】 1980年4月2日以降の生まれで、一等航空整備士（飛行機）、または二等航空整備士（回転翼　陸上多発タービン）以上の技能証明書を有する方。さらに、航空無線通信士資格もお持ちの方は、特に歓迎します。
【選考方法】 書類選考の上、1次試験は12月14日（日）に東京で実施します。

【入社時期】 できるだけ早い入社を希望しますが、相談に応じます。
【応募方法】 朝日新聞採用情報ページ（http://www.asahishimbun-saiyou.com/）からプレエントリーをし、応募書類を郵送してください。詳細はマイページでご案内します。
【募集期間】 10月16日（木）～11月26日（水）＝郵送必着　※応募の秘密は厳守します。
【問い合わせ先】 朝日新聞社人事部採用チーム　03-3541-4043～4（平日10:00～18:00）

～JAPA　FTD（シミュレーター）体験搭乗会～

JAPA では５月、９月は一般向けに、７月、８月はキッズ向けに FTD の体験搭乗会を実施しました。
次回開催予定は 12/22（キッズ枠）、3/29（一般枠）です。共に大好評につき、定員に達しております。

初めての体験搭乗に皆さん夢中の様子

搭乗後、飛行機工作教室が始まります

終了後は写真付の特製ログブックを進呈

体験搭乗トレーナーの紹介

会員 岩瀬　令 さん

小学生対象の体験搭乗会という事で、どの様に教えれば伝わりやすいか等心配事もありましたが、いざシミュレーターに乗り込むと、皆さんとても飲み込みが早く、すぐに覚えて、とても安定した操縦をされていて驚きました。

会員 篠田 憲吾 さん

私は何度か体験搭乗のお手伝いをする中で、飛行機を知らない子供達 に教えることの難しさを改めて痛感致しました。操縦は勿論、普段何気無く使う用語を理解してもらえないこともあり、高度や速度は、身近な東京タワーや新幹線に置き換えるよう心掛けました。操縦中や体験後に子供達のキラキラした瞳をみていると、本当に嬉しく思うと同時にこれがきっかけで航空業界に興味を持ってくれればと願っています。

会員 藤井 基陽 さん

搭乗中、子供達は目をキラキラと輝かせながら、操縦していました。私は就職活動が上手くいかず、すこし落ち込んでいましたが、目を輝かせている子供達を見ると、元気を貰い、勇気づけられました。また子供達のダイナミックな操縦に、ヒヤヒヤしながら自分の訓練を思い出し、教官の皆様の偉大さを改めて思い知りました。今後も子供達に、空や飛行機を好きになってもらえるよう、協力してまいります。

oneworld member

Photo by Boeing Company

明日の空へ、日本の翼

JAL

JAPAN AIRLINES