

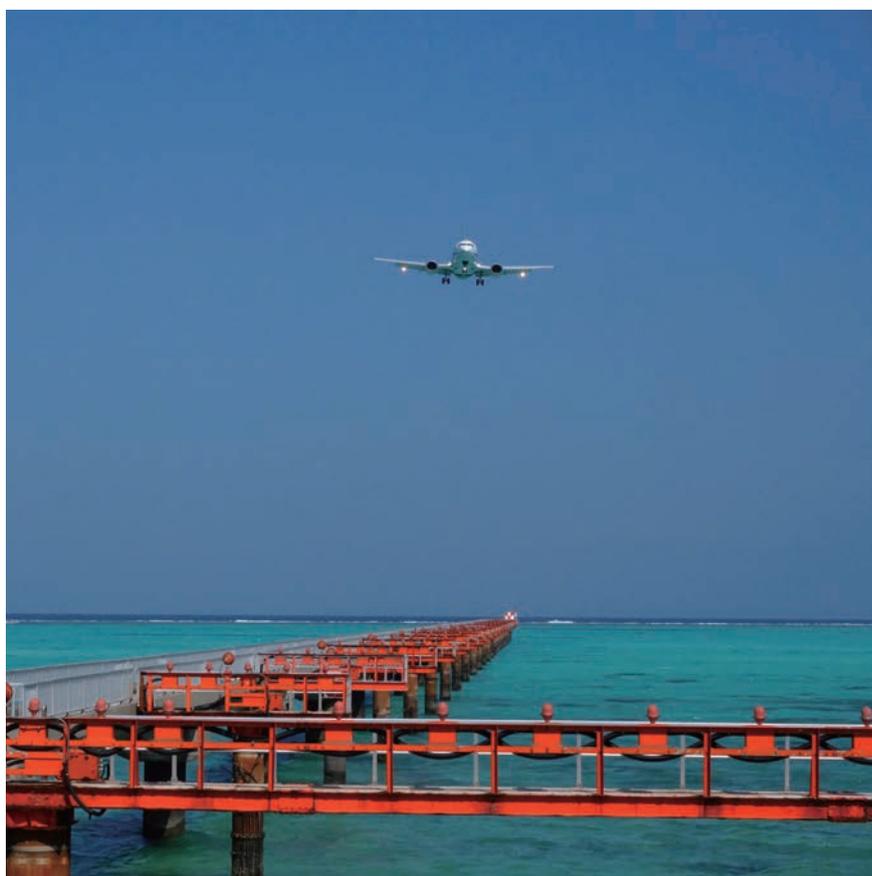
パイロットが作る季刊誌



# パイロット

2015 Spring

(公社) 日本航空機操縦士協会は会員を募集しています



空港特集～宮崎空港～  
Captain's Eye／小林宏之

委員長紹介

社会的な使命

(JAPAは何処に向かっているのか!)

航空法を再確認しよう!

学科試験例題集(航空法規編)

JAPALレポート

寄稿

～東日本大震災

仙台空港、神様が救った～

JAPA案内

Vol.4

<http://www.japa.or.jp>

Japan Aircraft Pilot Association



Photo by Boeing Company

明日の空へ、日本の翼



JAPAN AIRLINES



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51期重点施策

平成27年度は事業を行う上で、特に各支部（北海道・東日本・中部・西日本・九州・沖縄）及び各委員会の活動に重点を置いた幅広い取り組みを指向し、同時に公益社団法人として魅力ある事業の展開のため、事業の選択と集中を行ってまいります。

更に、活発な活動を支えるため、会員の皆様の積極的な参画が必要であると共に、財政基盤の充実並びに安定的な収入の確保を模索し、効率的な運営体制の構築に取り組みます。

以上の観点から、以下の通り重点項目を定め、活動してまいります。

#### 1. 航空に携わる関連機関との連携を密にし、航空界発展の基盤形成に努める

- ・安全で効率的な運航の妨げとなる要因に対する取り組みの強化
- ・公益法人として航空界からの付託に応える活動の展開

#### 2. 充実した活動を支えるため、協会の運営体制を強化する

- ・安定的な財政基盤を確保するための取り組み
- ・活動の実態に沿った事務局を含む運営体制の整備
- ・業務・事業の執行状況の継続的な把握

#### 3. 会員の満足度を高める活動を推進する

- ・会員満足度の精査及び向上
- ・新規会員獲得への広報活動



Japan Aircraft Pilot Association

航空の安全、そして未来のパイロットのために  
JAPAのフィールドは広がりつづけます。

操縦士協会は現在6,400名を超える会員が所属しており、  
エアライン、航空事業会社、官公庁そして自家用操縦士等の  
会員により構成されております。

「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  
(定款第3条)」ことを目的として活動しています。

日本航空機操縦士協会について詳しくはホームページへ  
[www.japa.or.jp](http://www.japa.or.jp)

## 【入会のご案内】

- Q. JAPAは誰でも入会できるの？  
A. 航空従事者技能証明書が無くても入会できます！
- Q. 会費と特典は？  
A. 正会員・個人賛助会員A (18,000円)  
個人賛助会員B (6,000円)  
法人賛助会員 (50,000円)

会員特典などはホームページにてご確認ください！

## Collaboration

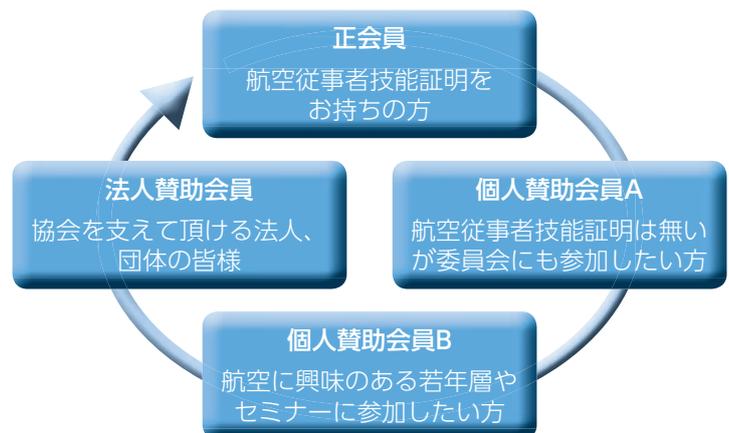
航空に携わるもの同士が心を通わせ共存共栄を図る

## Learning

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)

## Ecology

地球環境と航空の発展との調和を図る



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 栄進開発ビル 2F  
メール [japa@japa.or.jp](mailto:japa@japa.or.jp) TEL 03-6809-2902

# パイロット

2015 Spring

## CONTENTS

**04** 委員長紹介

**05** 社会的な使命

(JAPA は何処に向かっているのか!) その2

**07** 航空法を再確認しよう!

**10** 空港特集

宮崎空港

**12** Captain's Eye

第4回「リーダーシップの本質」

**14** 学科試験例題集 (航空法規編)

**16** JAPA レポート

法人賛助会員紹介・会長奨励賞・委員会紹介(ビジネス航空委員会)

第12回小型航空機セーフティーセミナー開催報告・FDX・外部セミナー

**25** JAPA 案内





# 委員長紹介



## 航空安全委員長 根本 裕一



航空安全委員会は定期航空会社や産業航空、報道機関、消防庁等のパイロットや学識経験者の委員により構成されています。  
また、活動の方針は以下のとおりです。  
・航空の安全を確保するための知識や技術を普及させる。  
・国内外を問わず航空の調査研究を行い、日本における航空の安全に積極的に取り組む。  
この方針を具現化するために毎年重点的な施策を策定し、年間計画を作成しそれに基づいて活動しています。  
「平成 27 年度重点施策」  
・安全に関する情報の提供  
・講習会やセミナー、団体等への講師派遣。  
・安全に資する DVD 教材等の作成。  
・安全キャラバンや講習会等の企画作成及びその開催。  
・関係省庁との意見交換。  
2014 年は死者を伴う事故の発生件数は航空史上最少の 7 件を記録しましたが、国際民間航空 (ICAO) では今後航空機の発着回数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。  
係る状況の下、「航空の安全は社会的な使命である」を命題に航空安全委員会は日々活動しています。

## エアライン委員長 慶田 竜也



はじめまして、エアライン委員長の慶田です。  
普段は Solaseed Air にて運航安全推進に従事しており、B737-800 に乗務しております。エアライン委員会では航空会社に従事されている方々、航空会社に従事していた経験豊かな方々が所属しており、航空教室や各セミナーを開催しております。2030 年エアラインパイロット不足が問題になっておりますが、その問題にも着手し、WG に参加・活動しております。エアライン委員会では、セミナー等でご協力いただける方々を随時募集いたしております。  
皆様、どうぞよろしくお願いたします。

## ビジネス航空委員長 佐藤 香



平成 25 年 6 月からビジネス航空委員会 (BC 委員会) の運営を担当しています佐藤です。私は、昨年 2 月まで新日本ヘリコプター (株) に勤務していました。BC 委員会は、産業航空や官公庁航空隊に所属する操縦士で構成され、運営委員 14 名、委員 11 名の総数 25 名で活動しています。委員は、小型機・ヘリコプターに関連する外部委員会等に出席し情報収集や意見発表等を行い産業航空の環境整備や安全推進に寄与しています。また、「ヘリコプター操縦教本」の編集、RNAV 勉強会開催、小型航空機セーフティーセミナーの企画運営にも携わり安全文化の普及啓発を進めています。定期航空と比較して産業航空はまだまだ改善すべき点が多く、運航環境を良くしていく必要があります。事業会社所属操縦士の観点から、安全に飛行出来る環境を作るべく努力したいと考えています。よろしくお願いたします。

## 乗員養成検討委員長 山村 洋司



我が国航空業界では、短期的にも中長期的にも航空機の操縦士不足が課題となっていて、操縦士を養成・確保する必要があります。このような中、航空機の操縦養成に係わる  
定期航空・大学・使用事業間で情報交換を行い、問題点を抽出して連携し、我が国の操縦士供給能力の拡充等に向けた諸課題についての検討及びそれを踏まえた取組みを通じ、我が国航空業界における操縦士不足を乗り越え、航空ネットワークの充実等に資することを目的として、乗員養成検討委員会は活動を行っています。

## 航空医学委員長 阿部 聡



皆様はじめまして。白石委員長 (現監事) より引き継ぎ、航空身体検査に関連する事業を担当しております阿部と申します。普段は下町で脳神経外科とは名ばかりの小さなクリニックをやっておりますが、20 数年前に自家用ライセンスを取得したことをきっかけに、航空身体検査にかかわる御相談を多く受けるようになりました。気がつけば、医学委員長という重責に。今後もパイロットと航空医学関連の方々との間の通訳としてお役にたてればと思っております。よろしくご指導いただければ幸いです。

## フライトテスト委員長 竹井 清治



フライトテスト委員長を勤めさせていただいております竹井清治と申します。私は富士重工工業航空宇宙カンパニーにおいて、新造機、定期修理後の航空機又は新たに開発された航空機等の飛行試験業務を担当しております。  
近年航空技術の発展は著しく、次々と新技術が導入されているこの業界の中で航空機を送り届ける側にいる私達委員は常に先見の眼を持つため、より一層活動を充実していく次第です。皆様方の更なる御協力をお願い致します。

## GA 委員長 鶴川 健司



会員の皆様、初めましてこんにちは。齊藤委員長に代わり、平成 26 年から GA 委員長を務めさせていただきます鶴川と申します。  
GA 委員会は、自家用操縦士部会として発足し、統合を経て現在に至っております。  
委員の構成は、エアライン OB、エアライン、使用事業、自家用となっており、幅広い PILOT で構成されているのが特徴です。  
小型機を取り巻く環境は年々厳しくなっており、特に関東近辺では TGL を行える空港すら在りません。  
また、近年懸念されている PILOT 不足に対応するため、視野の拡大を行うべくスカイスクエアの開催、自家用・事業用をターゲットにした各種セミナーを行っております。会社、職種の垣根を越えた活動を目標にし、皆様に楽しんでいただけるイベントをご案内したいと思っております。  
微力では御座いますが、JAPA および航空業界の発展のため、努力する所存です。  
新人ではございますが、ご指導ご鞭撻のほど宜しくお願いいたします。

## 運航技術委員長 山 康博



運航技術委員会の委員長の山です。現在、運航技術委員会では 10 名のメンバーが隔月で集まり、その時々でのトピックスについて熱い議論を重ねています。話題としては事故や重大インシデントに関するものや、先日は航空用ガソリンの国内生産が中止され、全量が輸入となることに対する問題点やその改善方法などについても議論しました。今後はこれらの議論のフィードバック方法について検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

## 航空気象委員長 山本 秀生



皆様こんにちは。航空気象委員長の山本秀生 (やまもとひでき) です。  
1993 年の花巻空港事故調査に携わったことから、ウィンドシアアに興味を持ち気象予報士資格を取得しました。この経験を航空の安全に役立てるため活動しています。  
航空気象委員会では、事例解析を通じて運航に対する大きなスレットとなる気象現象の予報技術を研究し、気象庁とも連携を取りながら新しい予報プロダクトの有効な利用法を啓蒙していきたいと考えています。今期は「下層悪天予想図」を多くのパイロットに活用していただけるような活動を計画しています。ご期待ください。

## ATS 委員長 吉松 聖也



ATS 委員長の吉松聖也です。ANA で B737NG に乗務しております。  
ATS 委員会は「安全で効率の良い運航と航空管制」をめざし、以下の活動を行っています。  
i. R/T Meeting・AIM-J 編集会議への参加  
ii. ATS シンポジウムの開催  
iii. 航空管制定期連絡会議の開催  
管制用語が原因のひとつであった 1977 年テネリフェ事故の後、JAPA/ATCA-J 共同で管制用語の研究が始まりました。これが Radio Telephony Meeting で 37 年 4 月間、毎月第 2 土曜日に開催されております。現在では航空管制の諸問題を議論し、「航空管制のあるべき姿」「管制方式基準改正提案」を検討しております。今後ともどうぞよろしくお願致します。

# 社会的な使命 (JAPAは何処に向かっているのか!) その2

専務理事 根本 裕一



平成 27 年度は、昨年 6 月に発足した体制下での序奏が幕を閉じ、本格的な活動が開始される節目の年と言えます。また、公益社団法人へ移行して 4 年目となり、航空界における位置付けも次第に定着しつつあります。

当協会は会員の皆様からお預かりした会費及び公益事業より得た収入を原資に運営する組織であり、私たち役職員一丸となって、操縦士自らが運営する利点を生かし、航空界の発展に寄与していきたいと考えています。

加えて、当協会の目的は、「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ない、もって我が国航空の健全な発展に寄与すること」と定款に定められており、その目的を達成するために以下の事業を行っています。

- ・ 航空の安全文化の普及と啓発
- ・ 安全対策（制度と運用）
- ・ 情報（知識）の伝達と提供
- ・ 技術習熟の支援
- ・ 情報収集と調査研究
- ・ その他

今年度は事業を行う上で、特に各支部（北海道・東日本・中部・西日本・九州・沖縄）及び各委員会の活動に重点を置いた幅広い取り組みを指向し、同時に公益社団法人として魅力ある事業の展開のため、事業の選択と集中を行ってまいります。更に、活発な活動を支えるため、会員の皆様の積極的な参画が必要であると共に、財政基盤の充実並びに安定的な収入の確保を模索し、効率的な運営体制の構築に取り組みます。

以上の観点から、平成 27 年度の事業を行うにあたり、下記の通り重点項目を定め、活動してまいります。

1. 航空に携わる関連機関との連携を密にし、航空界発展の基盤形成に努める
    - ・ 安全で効率的な運航の妨げとなる要因に対する取り組みの強化
    - ・ 公益法人として航空界からの付託に応える活動の展開
  2. 充実した活動を支えるため、協会の運営体制を強化する
    - ・ 安定的な財政基盤を確保するための取り組み
    - ・ 活動の実態に沿った事務局を含む運営体制の整備
    - ・ 業務・事業の執行状況の継続的な把握
  3. 会員の満足度を高める活動を推進する
    - ・ 会員満足度の精査及び向上
- ・ 新規会員獲得への広報活動

## 「事業の具体的内容」

公益社団法人である当協会の事業は、公益目的事業とその他事業に分類され、更に公益目的事業は事業の性格により、2つに分類され、内閣府より認定を受けています。

航空の安全文化の普及と諸般の調査研究を対象としている事業・・・公1
運航の安全に資する知識の向上と情報提供及び調査研究を対象としている事業・・・公2
本協会の目的を達成するために必要な事業・・・他1

### 1. 航空の安全文化の普及と啓発

航空の裾野拡大を図るべく、国・関係各所の協力を得て、航空に関するイベントを充実させ情報配信を行ってまいります。また、航空の安全に関する諸問題を正確に把握し、関係する職種の認識を共有するためにシンポジウムを開催します。更に、主として小型機の操縦士に対し、有益な航空知識と最新情報の提供を目的としてセミナーを行います。

## 事業一覧

- (公1)・スカイスクエア ・Yes I Can 航空教室 ・親子PILOT体験教室 ・講師派遣  
・シンポジウム ATS/ 航空気象 / 乗員養成 ・リスクマネジメント・コミュニケーションスキルセミナー  
(公2)・小型航空機セーフティーセミナー ・航空安全セミナー ・ブラッシュアップセミナー

## 2. 安全対策（制度と運用）

航空に携わる関連機関と連携し安全対策、運航方式等の検討に積極的に関わり、安全で効率的な運航の妨げとなる要因に対する取り組みを行い、操縦士団体としての知見を持って航空安全の確保に努めます。また、公益法人として航空界における調整役としての活動を展開してまいります。

### 事業一覧

- (公1)・航空局主催の委員会、検討会への専門委員派遣 ・航空安全講習会の開催 ・航空医学適性セミナーの開催  
・参考資料の提供（学科試験スタディーガイド / 区分航空図）・航空機操縦士養成連絡協議会事務局

## 3. 情報の伝達と提供

昨年度リニューアルした「パイロット」誌、またホームページ、メールマガジン等のツールを通じ、航空の裾野拡大に繋がる情報の提供を行います。また技術情報等を公開し、知識向上の礎を築きます。

### 事業一覧

- (公1)・各種媒体を通じた情報提供 ・メールマガジンの発信  
・航空の安全 / 技術を含む情報（TAKE OFF / ヘリコプター操縦教本 / パイロットハンドブック）  
(公2)・AIM-J 編纂事業への参画 ・参考文献及び教材の作成（Pilot Guidance / インストラクターハンドブック）  
・パイロット誌の発行

## 4. 情報収集と調査研究

事故防止に役立つ安全情報の収集、調査研究を行い、航空界に還元します。また、支部活動を通じて地域社会へも還元していきます。

- 事業一覧 (公1)・学科試験問題検討会 (公2)・国際機関を含めた情報収集及び把握

## 5. 技能習熟の支援

飛行訓練装置（FTD）を活用した知識習得・技能向上の支援、また航空局運航審査官、航空従事者試験官の協力を得て、機長育成のサポートを実施していきます。

- 事業一覧 (公2)・飛行訓練装置（FTD）を使用した教育、訓練、審査・機長養成講習会

## 6. その他事業

会員の福利厚生制度として、慶弔に関わる給付金、所得補償保険の充実を図ります。また表彰関連事業として、航空界に貢献された方への表彰及び新設した会長奨励賞を学生に授与します。

- 事業一覧 ・福利厚生費給付事業 ・所得補償保険 ・表彰関連事業（航空功労、会長表彰、会長奨励賞）

# 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。～

## 1. 国際民間航空条約について

世界共通の航空法規である国際協定の必要性は、ライト兄弟の初飛行から数年のうちに生じていましたが、各国の意見がまとまらず、国際協定は締結されずにいました。第一次世界大戦が終結した後、航空による旅客や郵便の輸送が始まると、国際協定の必要性が大きくなり、世界最初の国際協定 - パリ条約が締結されました。その後、航空機の性能が発達し、航空網が拡大するに伴い、国際民間航空の維持発展、地上施設や運航の経済性などの項目についても国際協定が必要になってきました。そこで、第二次大戦末期、シカゴで新しい条約が締結されました。これが国際民間航空条約(シカゴ条約)です。

国際民間航空条約(シカゴ条約)は、第1部:航空、第2部:国際民間航空機関、第3部:国際航空運送、第4部:最終規定の4部構成です。

## 2. ICAO と ANNEX について

国際民間航空機関(International Civil Aviation Organization)は、シカゴで署名された国際民間航空条約(シカゴ条約)に基づき設立された各国政府の協力機関です。この機関の目的は国際民間航空条約(シカゴ条約)44条に「国際航空の原則及び技術を発達させ、国際運送の計画及び発達を助長すること」と記載されています。当初は国際連合の下部機関であったため、第二次世界大戦の連合国と中立国にのみ加盟が許可されていました。このため設立当初の加盟国は50か国余りでしたが、現在の加盟国は183か国に及び、ほとんど全ての国が加盟しています。日本も1953年に加盟を認められ、現在は理事会のメンバーになっています。本部はカナダのモントリオールにあり、世界に7か所の地域事務所が置かれています。

国際民間航空機関(ICAO)の総会は全加盟国により構成される最高の議決機関であり、3年毎に開催されま

す。理事会は総会の決定事項の遂行、委員会などの設置、国際標準及び勧告方式の採択等を主な任務としており、総会の選挙により選出された33か国の代表で構成されています。理事会の下には6つの委員会があり、理事会を補佐しています。パイロットに最も関係がある委員会は航空委員会で、国際標準及び勧告方式(SARPS: Standards and Recommended Practices)の改定などの作業を行っています。

航空委員会で付属書(Annex)の修正を審議し、採択を理事会に勧告します。それを受けた理事会は勧告を審議・採択し、結果を各締約国に送付します。

国際民間航空条約(シカゴ条約)には、航空機、航空従事者等に関する規則、標準等の統一のため、ICAOが、国際標準および勧告方式を採択し、これを付属書(Annex)とすると定めています。付属書(Annex)は国際民間航空条約(シカゴ条約)に基づき、主に技術的な事項について世界的に統一するために採択されたものです。

国際標準(Standards)については、

- 前記の事項に関する物質的特性、形状、施設、性能、従事者、手順等についての細則であって、その統一的適用が国際航空の安全または正確のために必要と認められるものである。
- 締約国は条約に従ってこれを遵守しなければならない。
- 遵守できないときは、理事会に通報することが義務づけられる。

と定められています。各締約国は、規則、標準等を統一することを約束されていますが、強制力はありません。各国の設備等の水準が大きく違っているため、各国が自国の方式と国際標準によって設定された方式との相違をICAOに通告すればICAO Standardsと相違していても良いことになっています。この相違点はDifference from ICAO Standardsとして各国のAIPに記載されています。日本のAIPにも「ICAO標準、勧告方式との相違点」という項目があります。

付属書、国際標準の内容は、航空法に反映されています。

勧告方式(Recommended Practices)については、第

1 付属書から第 18 付属書までの内容が世界中で適用されていることが国際航空の安全性、正確性や運航の効率化のためには望ましいことですが、国際標準とは違って強制力は無く、従うことは努力目標になっています。

国際民間航空条約第 12 条には、

各締約国は、自国の国籍機が、他の締約国の領域に於いては当該国の航空規則に従うような措置をとることを約束する。

各締約国は、これらの点に関する自国の規則をこの条約に基づいて随時設定される規則 (Annex) にできる限り一致させることを約束する。

公海上空においては、施行される規則は、この条約に基づいて設定される規則 (Annex2) でなければならない。

とあり、各締約国は自国の規則を ICAO の規則 (Annex 等) にできるだけ一致させることや、外国に行った時は、その国の規則に従うこと、公海上では Annex2 そのも

のに従わなければならないことが規定されています。

### 3. 航空法について

航空法は、昭和 27 年 7 月 15 日、法律第 231 号として制定され、原案は ICAO の条約に準拠し、さらに FAA の規定を参考にして作成・改訂され、ICAO の付属書を準用しています。

航空法の特徴として、他の輸送機関に関する法令（海上及び陸上運送法令）と異なり、事業監督法規及び安全法規並びに国際法規を航空法という 1 つの枠組みの中に取り込んでいることが挙げられます。

航空法に基づく規則には、航空法施行令、航空法施行規則等があり、航空法の委任に基づいており、航空法を実施するための命令という位置付けです。

航空法は改廃を含めて憲法に従って国会の審議・議決を経て制定される法律です。政令は憲法・法律の規定を実行するため、法律によって委任された事項について内閣で制定されます。

付属書 (Annex) の内容を紹介します。

Annex1	航空従事者技能証明	操縦士、管制官、整備士等の技能証明に関する事項
Annex2	航空規則	一般規則、有視界飛行方式、計器飛行方式
Annex3	気象	気象情報に関する規則
Annex4	航空図	航空図の要件
Annex5	空中及び地上の作業において使用すべき測定単位	計測単位の規定
Annex6	航空機の運航	航空機の運航の安全性を確保するための規定
Annex7	航空機国籍及び登録記号	航空機の登録、記号についての規定
Annex8	航空機の耐空性	耐空証明、耐空検査についての規定
Annex9	出入国簡易化	航空機、旅客、乗務員、貨物、郵便物等の出入国の手続き簡易化についての規定
Annex10	航空通信	通信装置、NAVAIDSの標準化、通信方法の標準化についての規定
Annex11	航空交通業務	ATC業務、飛行情報業務、警急業務についての規定
Annex12	捜索救難	捜索及び救難施設並びにこれらの運用に関する規定
Annex13	飛行機事故調査	事故の連絡、調査、報告についての規定
Annex14	飛行場	飛行場、着陸帯、マーキング等についての規定
Annex15	航空情報業務	ノータム、AIP、AIC等の情報の収集、伝達の規定
Annex16	環境保護	騒音基準、騒音の測定 / 解析法、及び排気ガス基準等についての規定
Annex17	安全保障	ハイジャックに対応する安全保障の規定
Annex18	航空機による危険物の輸送	危険物を輸送する際の要件についての規定

航空法施行規則は、法律・政令で委任された事項を具体的に決めたもので、国土交通省が制定するものです。航空法に規定されている事項の細目の大部分は、この施行規則に定められていて、単に手続的な事項のみに限らず、実施細目、適用の方法、技術上の基準、特例事項等を含みます。また、施行規則を改定するには及ばないような些細な部分であっても、航空従事者には知らせる必要がある場合は、告示として官報に発表されます。

航空法施行令は航空法の規定に基づき制定されたもので、耐空証明の特例、国土交通大臣の許可を受けるべき航空保安施設の範囲、第一種空港に準ずる取り扱いをする第二種空港の範囲、国の行為について納付すべき手数料の額等を定めています。

航空法、航空法施行規則などは総務省のホームページにある「法令データ提供システムから参照できます。  
(<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi>)

(航空法の目的)

第一条 この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

この法の目的に照らすと、航空法の章建ては以下のように分類できるでしょう。

1	航空機の航行の安全を図る。	
第3章	航空機の安全性	耐空性・予備品証明等
第4章	航空従事者	技能証明・航空身体検査
第5章	航空保安施設等	航空路・飛行場・航空保安施設
第6章	航空機の運航	運航に関する規則類
2	航空機の航行に起因する障害の防止を図る。	
第3章	航空機の安全性	発動機の騒音基準、排出物基準
第6章	航空機の運航	粗暴操縦の禁止
3	航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保する。	
第2章	登録	所有権
第7章	航空運送事業	国内定期・国際航空運送事業等
第8章	外国航空機	外国人国際航空運送事業等

パイロットガイダンスより抜粋



### 【エアプレインパーク】

2012年7月21日、宮崎空港ビル創立50周年の記念事業として、空港の屋上に「エアプレインパーク～飛行機のある展望公園～」が完成し、オープンしました。構想から5年、航空大学校をはじめ、空港・航空関係者の大きなご支援を戴き、シンボルとなる航空大学校の訓練機を展示公開しています。尚、この飛行機は、東日本大震災の際に仙台空港で訓練飛行中だったことから奇跡的に津波の被害を逃れた2機のうちの1機です。宮崎空港には、昭和39年に、創立者でもある、岩切章太郎初代社長が作られた「エアミュージアム」という、当時では珍しい航空博物館があり、子供たちに喜ばれていましたが、この度オープンした展望公園は、その思いを受け継ぎ、「子供たちに大空への夢を描いていただく」楽しい名所になっています。



### 【ブーゲンビリアプレゼント】

宮崎空港ビルから提案する、「花のある街づくり」として、1999年より開催し、これまでに15回・毎回500鉢プレゼントを行っている地域の皆様への感謝企画のひとつです。

宮崎空港を美しく彩るブーゲンビリアで宮崎の街並みを飾っていただきたいと、当社のグリーンスタッフがひとつひとつ丹念に育てた『ブーゲンビリア』の鉢植えを無料でプレゼントしております。毎回1,000名以上の方にお越し頂いている人気企画となっております。

毎年恒例として続けていき、宮崎空港発の花が宮崎を美しく彩り始めることができれば、とても素敵なおとど期待しております。



### 【エアポートナイトライブ】

1993年から、これまでに33回の開催、約50組のアーティストがステージを行ってきました。このエアポートナイトライブは無料招待400組800名のお客様を招待してのライブになります。

夜の空港を利用したコンサートというスタイルは、宮崎空港オリジナルのイベントとして、全国でもたいへん注目されてきました。そして、これまでの来場者の方々に楽しんでい



だくと共に、アーティストやマスコミ、レコード会社などの関係者からも多くの支持を受けております。

2006年より一時休止していましたが、2011年に、宮崎空港ビル創立50周年イベントとして復活し、昨年で3年連続の開催となりました。

宮崎空港1F「オアシス広場」に、本格的なステージを設置し、1階フロアと2階、3階からのオペラハウス・スタイルにての会場です。毎回会場は満員のお客様で熱気に溢れております。

### 【タクシーコンシェルジュ】

2012年4月1日、宮崎空港の正面玄関にタクシーコンシェルジュが誕生しました。宮崎に到着されたお客様と最初に接する場所として、空港ターミナル正面入り口のタクシー乗り場付近に待機し、お客様に喜んでもらえる『楽しい旅のお手伝い』をモットーに、タクシーの手配や高齢者の荷物運搬のお手伝い、観光PRや空港施設の案内など多くの業



務を行っております。また、宮崎空港には韓国・台湾の定期便が就航していることから、外国人観光客にも対応できるよう、韓国語や台湾語そして英語を習得中です。さらには聴覚障害者にも対応できるよう手話も勉強しています。

お客様からの評判も良く「笑顔と大きな声の挨拶で、空港の玄関が明るくなった」「荷物を持ってくれて助かった」などのお声や、タクシーの運転手の方々から「お客様との会話が増えた」など嬉しいお声をいただいております。宮崎空港の顔の一つとなっております。



宮崎空港開港 60 周年を記念して宮崎空港の愛称公募を実施したところ、県内外から 3,048 件の応募があり、応募の過半数が南国イメージだったこと、宮崎空港に咲くブーゲンビリアをその代表的なシンボルとして、宮崎のおもてなしにしていこうという思いから、「宮崎ブーゲンビリア空港」に決定いたしました。

ブーゲンビリアは、宮崎県観光の父と言われた岩切章太郎氏が宮崎の景観づくりの一環として植栽等に取り組みされたものであり、宮崎空港ビルでも、その苗を県民に配布するなど、長年普及に取り組み、宮崎空港のシンボリックな花となっています。また、ブーゲンビリアは南国をイメージさせる花であり、本県の温暖な気候や温かな人々の心、ひいては温かいおもてなしの精神を表しています。

現時点ブーゲンビリアは、必ずしも本県を想起させるものとはいえませんが、今後、宮崎空港を中心にブーゲンビリアを県内に普及させるよう努め、10 年後、20 年後の本県の未来を県民の皆様とともに創っていこう、という姿勢を表し、今回、宮崎空港の愛称として選定して頂きました。



# 特集 空港!

RJFM

石川 雄大

## 搭乗待合室リニューアル

搭乗待合室内の売店 2 箇所と喫煙所 2 箇所、また「花デッキ」「森デッキ」を新設し 2014 年 4 月 26 日にリニューアルオープンしました。「より南国リゾートらしく」をコンセプトに、ご利用頂いたお客様に南国宮崎を感じて頂ける空間となっております。



「花デッキ」「森デッキ」は花や緑が溢れ、ゆったりとくつろげる空間となり、ビジネスマンの方々が使いやすいようにフリースポットになっていて、充電も出来るようにコンセントも設置しております





## 第4回

### 「リーダーシップの本質」

#### 今、なぜリーダーシップなのか

ビジネス界の最前線で活躍している人たちの愛読書の傾向に目を向けてみると、1980～90年代にはアメリカにおいて、ピータードラッカー氏の著書をはじめとして、マネジメントに関する書物が多く発売されていました。この十数年来は、マネジメントに関するものより、リーダーシップに関するものが多く読まれるようになってきています。

日本でも、最近になってアメリカと同様の傾向を感じています。経営者団体、官公庁や企業の部長、課長クラスの方々を対象したセミナーでの講演依頼をよく受けますが、そのテーマが「リーダーシップの本質」ということが多くなってきました。

ビジネス界での関心が、マネジメントからリーダーシップへと変化した背景の要因はいくつかあるかと思いますが、そのひとつに、「組織の運命はリーダー次第である」という事例が広く知られるようになったこと、そしてリーダーシップはリーダーだけに求められるものではなく、メンバー各自がそれぞれの役割、専門に応じてリーダーシップを発揮することが求められる時代になっているためではないかと思えます。このことは、他の業界に先駆けてCRMを導入した航空界においてもその例外ではありません。

#### リーダーシップの変遷

求められるリーダーシップにも時代とともに変遷がみられます。リーダーシップについてあまり関心が持たれていなかった頃は、ヘッドシップ (Head Ship) 型のリーダーが少なからず存在し「俺について来い」とか「俺がマニュアルだ」というリーダーが、ある意味では頼もしいとされていた時代もありました。ちなみにヘッドシップとは、権限・権威によりメンバーを指揮し支配する機能です。リーダーシップは、リーダー自身もつスキルや資質、人間性に対して、メンバーがこの人ならついていこうという積極的な受け入れのある影響力のことです。

1980年代から1990年代の中頃にかけては、管理職セミナー等で論じられていたのは、相手の状況に応じてリーダーシップを発揮する、状況対応型リーダーシップ (Situational Leadership) でした。

2000年前後頃からは、航空界で導入されたチーム力を発揮するためのノンテクニカルスキルのCRMが、他業界でも注目されるようになり、メンバー各自がそれぞれの役割をしっかりと認識し、その役割を確実に実行することによって、安全で質の高い業務を遂行するという、役割遂行型リーダーシップ (Functional Leadership) が主流となっています。

このように、求められるリーダーシップも時代の流れや社会の変化とともに変わってきています。

## リーダーシップの法則

求められるリーダーシップに変遷がある一方で、「組織・チームの運命はリーダー次第」という不変の現実もあります。そこで、組織・チームの運命の鍵を握っているリーダーシップの本質的な面を、法則ともいえる中から5項目をとりあげてみます。

### (1) 天井の法則

- ①リーダーのリーダーシップのレベルを突き抜けて、企業・団体、組織・チームがそのレベル以上の成果をあげた事例は歴史上いまだかつて一度もないと言われている
- ②リーダーのリーダーシップのレベルを1～10で表した場合、ある企業・団体・組織チームのリーダーのリーダーシップのレベルを7とすると、その企業・団体・組織があげる成果は6以下であるか、最大でも7以上になることはない
- ③リーダーのリーダーシップのレベルが高まるということは、この天井が高くなるということであり、企業・団体・組織・チームの成果が高まることに繋がる

### (2) 影響力の法則

- ①リーダーシップとは他の人に対する影響力である
- ②影響力とは周囲の人の行動に影響を与える力である
- ③リーダーシップの失敗例の代表的なものは、地位や肩書きの影響力に依存する形でリーダーシップを発揮する場合である
- ④企業・団体・組織・チームの成果をあげるリーダーシップは、地位や肩書きではなくメンバーが自らの意志で主体性をもって行動しようとする影響力である

### (3) 自己コントロール（自己マネジメント）の法則

- ①リーダーは自分自身をコントロール（マネジメント）できて、初めて他の人への影響力を発揮できる
- ②自己コントロールとは目的・目標に向かって自分の言動をマネジメントし、コントロールすること
- ③自己コントロールができている人は周囲の人への影響力が自然に備わってくる

### (4) 成長の法則

- ①人間は何歳になっても人間的に成長し続けることができるということを認識し、かつメンバーにも熱く語る
- ②リーダー自身が成長しようとしている姿そが一番の教育であり影響力となる
- ③リーダー、メンバーが成長すれば当然の結果として企業・団体・組織・チームも成長する

### (5) Navigation（航法）の法則

- ①Navigation（航法）は目的地に向かうために、現在位置を求め、各通過点を通過して確実に目的地に到達する作業である
- ②リーダーはメンバーに目的を明示し、その目的を実現するための目標を設定して各人の能力を結集して、ひとつひとつの目標を達成しながら目的を実現する
- ③船や飛行機のNavigation（航法）は海流や風の影響で流されそうになったり、流されたりすることがある。流されそうになったら編流角をとる。それでも流されてしまったら修正しながら目指す変針点に到達する。こうしたことを繰り返しながら目的に到達する。
- ④船や飛行機のキャプテン（船長や機長）がNavigation（航法）をするようにリーダーは目的に向かって企業・団体・組織・チームをNavigateする

今航空界では「パイロット不足」がマスコミの話題となっています。確かに2030年に向けてパイロットの数が不足する懸念があるのは確かです。しかし、当面の本質的な課題はパイロットの数が不足しているというより、航空会社によっては事業拡大に伴い、運航の安全の最終責任を担う、リーダーである機長の数が逼迫していることにあります。今後、リーダーシップの本質を備えた機長が育ってゆくことにより、日本の航空界の発展に寄与する活躍を期待しています。

## 組織の運命はリーダー次第



## リーダーシップの変遷

Headship(権威・権力・親分)型

Situational Leadership(状況対応)型

Functional Leadership(役割遂行)型



# 学科試験例題集

(航空法規編)

～たまには初心に戻って考えてみよう～

## CPL

**Q1** 航空法上の「機長の権限」で正しいものはどれか。

- (1) 航空機内にある犯罪者を逮捕できる。
- (2) 航空機内にある者全員を指揮監督する。
- (3) 航空機の危機が生じた場合、機内の旅客に対し安全のために必要な事項について命令できる。
- (4) 航空機の安全を阻害するいかなる者も拘束できる。

**A1** 解答 (3)

解説：航空法第 73 条（機長の権限）同第 73 条の 3（安全阻害行為等の禁止等）同第 73 条の 4 航空法上機長の権限として明示されているのは第 73 条ですが、第 73 条の 3 及び第 74 条の条文の一部にも、権限を行使できる条件を限定して規定しています。第 73 条では、航空機に乗り組んで職務を行う者（具体的には機長以外の航空機乗組員及び客室乗務員）に対し指揮命令する権限が、行使時期は明示せずに規定されています。

第 73 条の 4 では、離陸のため全ての乗降口が閉ざされた時から降機のために何れかの乗降口が開かれるまでの間に行使時期を特定し、安全阻害行為等の行為者を航空機の安全等を確保するため必要な範囲で、拘束等の措置がとれる権限を規定しています。また、第 74 条で、航空機又は旅客の危難が生じ又は生じるおそれのある場合におき、旅客に対して避難の方法その他安全のために必要な事項について命令できる権限を規定しています。

## CPL・PPL

**Q2** 空港等付近の航行の方法に関する記述で誤りはどれか。

- (1) 他の航空機に続いて離陸しようとする場合には、その航空機が離陸して着陸帯の末端を通過する前に、離陸のための滑走を始めないこと。
- (2) 他の航空機に続いて着陸しようとする場合には、その航空機が着陸して着陸帯の外に出る前に、着陸のために当該空港の区域内に進入しないこと。
- (3) 離陸する他の航空機に続いて着陸しようとする場合には、その航空機が離陸のための滑走を始める前に、着陸のために当該空港等の区域内に進入しないこと。
- (4) 着陸する他の航空機に続いて離陸しようとする場合には、その航空機が着陸して着陸帯の外に出る前に、離陸のための滑走を始めないこと。

**A4** 解答 (3)

解説：施行規則第 189 条（飛行場付近の航行方法）抜粋

4 項 他の航空機に続いて離陸しようとする場合には、その航空機が離陸して着陸帯の末端を通過する前に、離陸のための滑走を始めないこと。

5 項 他の航空機に続いて着陸しようとする場合には、その航空機が着陸して着陸帯の外に出る前に、着陸のために当該飛行場の区域内に進入しないこと。

6 項 離陸する他の航空機に続いて着陸しようとする場合には、その航空機が離陸して着陸帯の末端を通過する前に、着陸のために当該飛行場の区域内に進入しないこと。

7 項 着陸する他の航空機に続いて離陸しようとする場合には、その航空機が着陸して着陸帯の外に出る前に、離陸のための滑走を始めないこと。

## ATPL

### Q3 本邦航空運送事業者の記述で誤りはどれか。

- (1) 本邦航空運送事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。
- (2) 本邦航空運送事業者（その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。）は、安全管理規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
- (3) 本邦航空運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
- (4) 本邦航空運送事業者は、航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め国土交通大臣の認可を受けなければならない。

### A3 解答 (2)

- 解説：(1) 本邦航空運送事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。（法第 105 条）  
(2) 本邦航空運送事業者（その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。）は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない（法第 103 条の 2）  
(3) 本邦航空運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。（法第 106 条）  
(4) 本邦航空運送事業者は、航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。（法第 104 条）

## CPL・PPL

### Q4 航空法 71 条の 2（操縦者の見張り義務）に関する文章の下線部 (1) ～ (4) で誤りはどれか。

(1) 航空機の操縦を行なっている者（航空機の操縦の練習をし又は計器飛行等の練習を行なっている場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者）は、航空機の (2) 航行中は、第 96 条第一項の規定による国土交通大臣の指示に従っている航行であるとなしにかかわらず、当該航空機外の (3) 障害物を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と (4) 衝突しないように見張りをしなければならない。

### A4 解答 (3)

解説：航空法 71 条の 2（操縦者の見張り義務）参照、(ウ) 当該航空機の物件を、

## ATPL・CPL・PPL

### Q5 航空障害灯のうち、明滅により示されるものはどれか。

- (1) 高光度航空障害灯
- (2) 中光度白色航空障害灯
- (3) 中光度赤色航空障害灯
- (4) 低光度航空障害灯

### A5 解答 (3)

- 解説：施行規則第 127 条（航空障害灯の種類及び設置基準）参照  
1) 高光度航空障害灯は航空白の閃光 2) 中光度白色航空障害灯は航空白の閃光  
3) 中光度赤色航空障害灯は航空赤の明滅 4) 低光度航空障害灯は航空赤の不動光

「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!



## アジア航測株式会社

アジア航測は、1954年(昭和29年)に、戦争で荒廃した国土を復興するためには、基礎となる航空測量が不可欠であるという若き技術者たちの信念により創立しました。その名の通り、航空測量を基盤として、地図などの空間情報や防災、環境保全に関わる事業を行っています。1956年に自社機による航空測量を開始して以来、現在では6機の自社機を保有し、調布飛行場と八尾空港を拠点として、日本全国の航空測量を行っています。

航空測量の技術も近年進歩しており、以前はアナログフィルムの航空写真を用いて、地図作成や写真判読による業務を主体に行なっていましたが、最近は、レーザ計測装置やデジタル航空カメラ等が開発され、精密な3次元での地形計測や解像度の高いデジタル画像を取得できるようになりました。当社では、それらの空間情報を独自の技術を用いて解析し、高精度な測量や、防災対策・環境調査などのコンサルティングの業務を主に行っています。

アジア航測の「空から測る」技術は、精密な地形や地表の3次元データなどの空間情報を利用した土砂災害や火山噴火、水害などの防災対策、環境調査、森林資源の把握や管理、エネルギー関連設備の設置・管理計画など、活躍する分野がますます広がってきています。

昨今、気候変動や生物多様性、自然災害への対応や社会インフラの維持管理など、持続可能で安全・安心な社会の実現のための様々な課題が世界中で顕著化していますが、これらの対応にも空間情報が不可欠です。空間情報の計測・取得からコンサルティング技術までを一貫して提供する空間情報コンサルタントとして、私たちの活躍するフィールドは海外にも広がってきています。それら期待に応え、社会へ貢献する企業であり続けるため、私たちはさらなる研鑽と挑戦を続けています。

また、アジア航測では、大きな災害が発生した際、いち早く航空写真等を撮影して情報提供を行っています。災害発生時には速やかに被害の状況を正確に把握することが、防災・復旧対策には非常に重要であることから行なっているもので、撮影したデータについては、ホームページ上での公開や関係機関への提供を行っています。1959年の伊勢湾台風に始まり、阪神・淡路大震災、東日本大震災、御嶽山噴火など、独自の判断で大規模災害時の緊急撮影を続けています。

60年間、空から見つめて続けてきた国土。私たちはこれからも人々の安心で豊かな暮らしの創造に貢献して参ります。



## J-AIR

J-AIRは、大阪国際(伊丹)空港を拠点とし、北は女満別から南は鹿児島まで国内20地点を結ぶ27路線/172便を毎日運航しております。特に東北方面のネットワークに強みを持ち、大阪・札幌・福岡等から6空港(青森・三沢・秋田・花巻・仙台・山形)に就航するなど東北路線が便の約半数を占めています。

保有する航空機は、カナダのボンバルディア社製CRJ200が9機、ブラジルのエンブラエル社製E170が15機の全24機です。このうちE170は、ダブルバブルという独特の胴体構造でリージョナルジェットと呼ばれる小型ジェット機の中では最大級の客室空間を実現しています。また2015年度には、E170より一回り大きい100席クラスのE190(エンブラエル190)を日本で初めて導入するほか、2021年からは快適性や燃費性能に優れた初の国産ジェット機であるMRJ(三菱リージョナルジェット)を32機導入することが決定しております。

機内においては、客室乗務員が制作したオリジナルの「手作りルートマップ」のご提供や飛行中に通過する名山や湖・都市

などのご案内、自らの足で得た就航地の豆知識をご紹介しますなど、お客さまに寄り添った温かみのあるJ-AIRならではのサービスを目指し、工夫を重ねる毎日です。また「CA似顔絵シール」を用いてお客さまの記憶に残るサービスにも挑戦しています。

加えて、お客さまと客室乗務員の距離が近い小型機ならではの機内空間を活かし、J-AIRが就航している各地域の代表的な特産品のご紹介や就航地の銘菓をご提供しPRする試みを行っています。これは少しでも地域振興のお役に立ちたいという社員の想いを形にした取り組みで、多くのお客さまから大変ご好評をいただいております。

J-AIRは、これからもお客さま、関係の皆さま方のご支援を賜りながら、大阪を基地としつつ、就航する各地域の皆さまに親しまれ愛される航空会社を目指し、安全・安心を第一に運航を続けて参ります。今後ともご高配いただきますよう心よりお願い申し上げます。



★ J-AIR より読者プレゼント! 詳しい応募方法は P.28 をご覧下さい。

## ～委員会紹介(ビジネス航空委員会)～

CLICK!

ビジネス航空委員会（BC委員会）は、約10年前（2006年6月）、ジェネラル・アビエーション委員会（GA委員会）から独立した委員会です。当時、事業飛行に影響を及ぼす事案について、行政や関係諸団体から委員派遣要請や検討要請が多くありました。そこで、BC委員会を設立し、検討事案について事業用操縦士として意見を取りまとめ、各会議に委員を派遣し積極的に意見を述べることにしました。

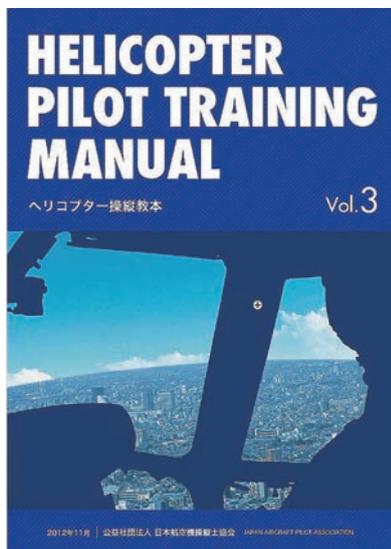
現在、BC委員会は産業航空や官公庁航空隊出身の操縦士25名（運営委員14名、委員11名）で構成しています。運営委員は主に委員会方針や年間予算等の審議を行い、委員は検討事案の議論に加わる役割を担っています。

次に、具体的活動を説明します。安全文化の普及と啓発活動として、「RNAV勉強会」を年3回（7月、9月、11月）開催しています。第一線で活躍されている方を講師に招き、毎回約30人の参加者が熱心に受講しています。質疑応答では、RNAVに関する基本的な質問から専門的なものまで活発な意見交換が行われています。また、「小型航空機セーフティーセミナー」を毎年2月に開催し、150人以上の参加者があります。このセミナーの企画、運営はBC委員会運営委員が中心に行い、セミナーを通じ、行政と産業航空や官公庁航空に携わる操縦士との橋渡しおよび最新の航空知識の普及に努めています。また「ヘリコプター操縦教本」（改訂版）はBC委員会の運営委員から編集長を出し、航空局航空従事者試験官、事業会社、製造会社、官公庁所属の操縦教員等10名で編集委員会を構成し、平成28年4月の出版を目指して活動を始めています。

発足当初からの外部委員会への委員派遣は現在も継続的に行っています。「CARATS小型航空機WG」、「GNSSアドホック会議」、「航空保安無線設備会議」、「航空障害標識調整会議」、「ヘリIFR等飛行安全研究会」および短期的な諮問委員会等です。また、国交省の「都心部上空の羽田空港離発着ルート利用の検討開始2014」にともないWGを立ち上げ調査検討を開始しました。

今後の課題として、「会員の皆様の意見収集システムの構築」、「セミナーや勉強会等のインターネット利用による映像配信の可能性」の検討、「エアライン委員会、GA委員会との連携協力関係」の確立、「小型機・ヘリコプター操縦士不足対策」があげられます。

BC委員会は各活動を通じて、これからも安全な飛行環境を作るために積極的な意見提言等を行ってまいります。



# JAPAレポート

## ～第12回小型航空機セーフティーセミナー開催報告～

CLICK!

平成27年2月5日、6日にJAPAは野村不動産天王洲ビル ウイングホールにて第12回小型航空機セーフティーセミナー（国土交通省航空局後援）を開催いたしました。

本年度も航空局基調講演を始め、各専門分野による講演を実施致しました。

今回はCRM（Crew Resource Management）TEM（Threat and Error Management）なども紹介いたしました。

今年は悪天の心配もありましたが、2日間合わせて274名のご参加を頂きました。ここでは内容を紹介させていただきます。

### ▼2月5日（木）プログラム

- 主催者挨拶  
公益社団法人 日本航空機操縦士協会 会長 下枝 堯
- 航空局基調講演  
国土交通省 航空局安全部 運航安全課長 高野 滋氏
- 管制方式基準の改正  
国土交通省 航空局交通管制部 管制課 航空管制調査官 松本 弘聖氏
- 基礎資料と独自インフラから読み解く冬の悪天  
(株)ウェザーニューズ グローバル予報センター 航空気象チーム所属  
気象予報士 飯島 栄一氏
- 航空安全情報自発報告制度（略称：VOICES）について  
（公財）航空輸送技術研究センター 技術部部長 VOICES 運営事務局  
上田 裕久氏
- RNAVの現状と将来（RNAV 航行許可申請に向けて）  
読売新聞東京本社 編集局航空部次長 操縦士 柳井 研二氏



下枝 堯



高野 滋 氏

### ▼2月6日（金）プログラム

- 実地試験について  
国土交通省東京航空局 保安部航空従事者試験官 浦松 香津子氏
- 運航審査について  
国土交通省航空局 安全部航空事業安全室運航審査官 坂本 真氏
- 熟練者のエラーを防止するには（CRM）  
公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ビジネス航空委員 松本 茂治氏
- 操縦教育  
元 日本航空(株) DC9 室長小野 和彦氏



講演の様子

以上

### JAPA 高橋理事より感想

2月5日、6日の2日間天候不良の予報の中、多数のご参加、誠にありがとうございます。  
また、各講師の方々お忙しい中お時間を裂いて講演頂きました事を改めて御礼申し上げます。  
回収したアンケート等を参考にし、来年のセミナーがより一層皆様のお役に立てるように努力して参ります。ぜひ来年のセミナーにも多数の方々に参加していただければ幸いです。

来年度の開催も予定しております。詳細につきましては、追ってホームページにてお知らせいたします。

## ～会長奨励賞～

### 福島 悠斗

東海大学 工学部 航空宇宙学科・航空操縦学専攻



#### ◆会長奨励賞を受賞して

この度は、日本操縦士協会会長奨励賞を受賞させていただき、誠に嬉しく思います。今回、このような素晴らしい賞を受賞できたのも、常日頃から素晴らしいご指導をして下さる東海大学の教授方、両親、同期の仲間等、私を支えて下さる全ての方々のおかげであると考えております。この場を借りて、感謝申し上げます。

私は、私の両親が旅行好きということもあり、幼少期より航空機に乗る機会が多くありました。航空機に乗る度に、将来はこの大きな航空機を自分の手で飛ばしてみたいという夢を持ち、航空業界を目指すようになりました。その後、東海大学に入学し、訓練を進めていく上で、苦しいこともたくさんありましたが、教授方の支援や同期の仲間の支え等があったり、困難も乗り越えられたのではないかと考えます。また、仲間と切磋琢磨し、訓練を進めていくことができた東海大学での4年間は、大変有意義なものであったと思います。

この賞の受賞を励みに、東海大学航空操縦学専攻卒業生の一人として、また、これからの日本の航空業界を支える一人として、今後の航空業界の発展に少しでも貢献できるように、より一層精進していきたいです。

### 小林 知史

桜美林大学 フライトオペレーションコース



#### ◆夢に向かって

この度は会長奨励賞を頂き、誠に有り難うございます。飛行訓練を無事に終え、このような賞を頂くことが出来た事を大変嬉しく思います。これも先生方の熱心なご指導と、同期の友人達の協力があった事です。私を支えて下さった皆様に心から感謝申し上げます。

私は、高校生の時にオーストラリアに行った事がきっかけで、国と国とを繋ぐ仕事がしたいと思い、航空業界を目指しました。ニュージーランドでの訓練は初めての事ばかりでしたが、外国の人達と交流もでき、大変充実したものでした。しかし、試験の連続でプレッシャーに負けそうになる事がありました。その時に先生から、「試験が怖くてパイロットになれるか。自分のしてきた訓練、努力に自信を持ちなさい。」と激励して頂いた事が印象に残っています。不安に負けそうになった時にこの言葉を思い出し、困難と思う事にも挑戦して来ました。これからも、この言葉を胸に努力して行きたいと思います。

4月からは社会人として航空会社で働く事になりました。大学で身に着けた操縦の技量と英語力を生かし、夢だった国と国とを繋ぐ架け橋の様なパイロットになりたいと思います。

### 藤澤 亮輔

帝京大学 理工学部 航空宇宙工学科 ヘリパイロットコース



#### ◆憧れの青い機体

この度は、会長奨励賞という栄誉を賜り、協会の皆様並びに帝京大学ヘリパイロットコースの先生方には厚く御礼申し上げます。

私の父は、市役所の危機管理室の職員として災害時、被災者を支援する仕事をしています。幼いころからそんな父の背中を見て育った私は、自分もいつか父のように人の幸せ、そして命を守る仕事がしたいと思うようになりました。そんな中、何気なく見ていたテレビ番組で運命の出会いがありました。それは、警察航空隊の山岳救助の映像です。まだ小学生だった私がまず思ったのは、「カッコいい!」という単純な気持ちでした。今から振り返ると、それこそが私の夢の始まりでした。

長ずるにつれても夢の原点は消えず、帝京大学ヘリパイロットコースの門を叩き、大学の勉強をしながらライセンスを取得。そしてついに夢が叶い、警察航空隊の操縦士として採用して頂くことが決まりました。今後は自分の夢の舞台で、ヘリレスキューのプロになり、一人でも多くの命を救うという新しい夢を、航空隊の先輩方と共にまた追いたいと思っております。

### 榎本 祐大

法政大学 理工学部 機械工学科 航空操縦学専修



#### ◆会長奨励賞受賞に際して

この度は、日本航空機操縦士協会会長奨励賞を頂けることを大変嬉しく感じております。私は現在法政大学の訓練生として訓練に励んでおりますが、同期や教官、大学の教授や家族など様々な方々の協力無くしてはこのような賞は頂けなかったと思います。係わってくださった全ての方々に感謝しています。

私はパイロットになることが幼少の頃からの夢でした。自衛官であった祖父に連れて行ってもらった自衛隊のイベントにて、飛行機が大空を自由に飛ぶ姿に魅了されたことがきっかけでパイロットの道を志すようになりました。そして私が法政大学の付属校であります法政二高に入学した頃、大学に航空操縦学専修が開設され「このチャンスに懸けてみたい」と思い現在の道を進んできました。日々夢の実現に向けて前進できることに喜びを感じています。

訓練の中でチームワークの大切さを学んできました。今後は常に謙虚な気持ちを忘れず、チームワークを最大限発揮できるような心配りのできるエアラインパイロットになることを目標に努力していきます。

# JAPAレポート

## ～会長奨励賞～

### 武藤 祐輝

崇城大学 工学部 宇宙航空システム工学科



#### ◆受賞の喜び

今回このような素晴らしい賞に推薦いただき大変光栄に思います。

幼いころ航空博物館で操縦体験したのをきっかけにこの世界に興味を持ちました。私は、崇城大学で座学を含め経験豊富な教授、教官のおかげでここまで厳しい訓練、CAB C' K を乗り越えてくることができました。

また、この賞を受賞できたのは同期の存在があったからだと強く感じています。同期が8人おり一人でも欠けては今の私は存在しないと思います。一人だけでは経験出来る数は限られてしましますが、8人で失敗を隠すことなく情報を共有することにより8倍の経験を積んだのと同じ効果が得られます。寮生活を通して仲間の大切さ、訓練を行う上で整備士さんの大切さなど「飛行機は一人では飛ばせない」という言葉の意味を実感することができました。今まで支えてくれた皆様に感謝しています。

この支えを忘れることなく常に感謝の気持ちを持ってさらに腕を磨き日本の、世界の空を飛びまわるパイロットになっていきたいです。この賞に恥じないようこれからますます精進してまいります。本当にありがとうございました。

### 関口 翔太

航空大学校



#### ◆第1回 JAPA 会長奨励賞を受賞して

この度は、JAPA 会長賞を頂きまして、誠に有難うございます。今回このような素晴らしい賞を受賞することができ、大変嬉しく思います。これもひとえに熱心に指導して下さいました教官方、辛い時に支えてくれた同期、我々の訓練のため尽力して下さいました皆様方のおかげと心から感謝する次第でございます。

幼い頃に飛行機を間近で見る機会があり、飛行機の大きさに圧倒され胸踊ったことを今でも鮮明に覚えております。あの時の感動と憧れがパイロットを目指すきっかけであり、今の私の原動力でもあります。今後も初心忘れる事なく、まずは社会人として立派に成長し、パイロットとしての安全運航に努めていきたいと思っております。また、先の事となりますが機長になった暁には日本の航空業界の発展のため貢献すべく努力する所存です。今回の受賞を励みとし、サポートして下さいました皆様への感謝の気持ちを忘れず、同期と協力し、より一層精進して参りたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

### 池田 淳一

航空大学校



#### ◆第1回 JAPA 会長奨励賞受賞にあたって

この度は、JAPA 会長奨励賞を頂きまして、誠に有難うございます。突然の受賞でしたので、驚いたと共に大変光栄に思っております。このような受賞の機会を頂いた事は、教官、同期、その他フライトや勉学、学生生活をサポートして下さいました多くの方々のご厚情の賜物であると改めて感謝致します。

私は防衛大学校の航空要員でした。実際に実機 T-7 での適正試験を受けさせて頂く機会があり、日常では味わえない空の素晴らしさと飛行機を操縦した時の感動が忘れられず、パイロットになる決意をしました。民間へと進路変更しましたが、当面の目標は、防衛大学校・航空大学校を卒業した誇りを持ち、学んだ基礎を活かし、社会人としての素養を身につけ、副操縦士になることです。また、いつの日か、機長として安全運航の担い手となり、後輩の育成に尽力することも目標です。この賞を受賞した喜び、感謝の気持ちを忘れず、今後もより一層の努力を重ね、多くの応援して下さいました方々の期待に沿えるよう精進して参ります。

## 操縦士協会では各種活動にご協力頂ける会員を募集しています。

【活躍の場は多岐にわたります】

各種講習会講演、スカイスクエア、航空教室および外部委員会など、パイロットとして培った経験ノウハウを発揮する場所が多数ございます。

一例として

#### ・パイロットから学ぶセミナー【リスクマネジメント・コミュニケーションスキルセミナー (例)】

企業研修の一環として、またパイロット・客室乗務員他、航空業界を目指している方や航空の普及・啓蒙に寄与するために設けられた新企画です。(対象は一般企業、個人他、航空関係者となります)

#### ・機長への道は副操縦士から始まる【機長養成講習会】

副操縦士の方々へ機長への道標などを伝え、副操縦士として乗務する際の注意点や機長昇格訓練中の皆様へ経験談などを交えアドバイスするセミナーです (対象は副操縦士となりますがその他の方も参加できます)

参加いただける方は下記クリックボタン (グーグルフォーム) より必要事項を明記のうえお申し込みください。まずは私たちの活動を紹介させていただきその中で活躍の場所と一緒に検討させていただきたいと考えております。皆様からのお申し込みをお待ちしております

お問い合わせ先 事業サポート室まで TEL03-6809-2902 E-Mail : japa@japa.or.jp

希望の方はこちらをクリック

CLICK!

# ～FDX (Flight Data Exchange)～

## 航空安全委員会

IATA が提供する FDX 「Flight Data Exchange」勉強会を開催  
国内及び外資エアライン 15 社よりご参加頂きました。

### ■ FDX とは

IATA が提供する Flight Data Exchange (FDX) は  
世界の航空会社の Flight Data を集積し、  
WEB ツールで安全運航情報を提供するものです。  
2009 年から航空会社からのデータ提供をうけ、  
2015 年 1 月現在 160 万フライト以上の蓄積データを解析しており、  
運航情報提供航空会社には無償で FDX を提供する旨、IATA から報告がありました。  
勉強会を通じ、各航空会社は FDX について理解を深めることができました

- ・自社では知りえない事象について情報収集
- ・新たに展開する空港・新規路線に関する安全面での検討
- ・自社の運航と高級業界との比較
- ・世界的な統計との比較

勉強会終了後、各社担当者の皆様と懇親会を開催し、  
今後も定期的な情報交換の場として開催して頂きたい旨、  
要請もあり、次回は 6 月に開催を計画しています。

Special thanks to The Staff of IATA

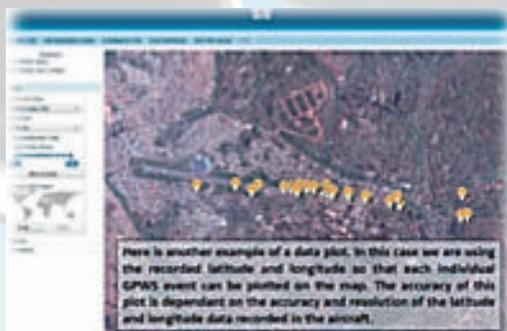
Mr Anthony Houston・Assistant Director, Safety and Flight Operation

藤原勇二氏・IATA Japan 日本代表

鶴岡裕子氏・IATA Japan

航空安全委員会

Japan Aircraft Pilot Association



## JAPA Shop からのお知らせ

CLICK!

公式ピンバッジ販売中!

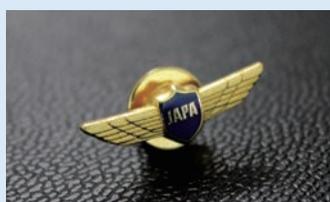
各種イベントなど参加の際、是非ご活用ください。

品名：JAPA ピンバッジ  
定価：1,500 円 (税込・送料込)  
サイズ：横 23mm 縦 7mm

JAPA 会員  
限定販売

ご注文は [japa@japa.or.jp](mailto:japa@japa.or.jp) または TEL 03-6809-2902

JAPA 事務局までお願い致します。



商品イメージ I



商品イメージ II



着用イメージ

# JAPAレポート

## ～エアライン航空医学適性セミナー開催報告～

CLICK!

2015年2月8日(日)、航空医学適性セミナーが開催されました。航空局の航空医学評価官2名、指定医、産業医、航空企業の健康管理担当者など、26組織・総勢56名が参加し基調講演と質疑応答がなされました。

内容を纏めましたので参照下さい。

開催場所は東京モノレール整備場駅の周辺にある、PANDA Flight Academyの会議室でした。

阿部聡 JAPA 航空医学委員長が進行役を勤め、津久井一平航空医学センター理事長の挨拶でセミナーは始まりました。挨拶には航空医学センターの設立と役割について、時代の背景と変遷を交えた内容があり、大変参考になりました。『航空機乗組員の使用する医薬品』については航空局の林弘子航空医学評価官が、審査会の傾向と対策については宮川芳宏航空医学評価官が基調講演を行いました。

このセミナーは、航空身体適性に係わる関係者の連携促進も大切な目的なので、各参加は状況報告を行い、疑問を感じていることを紹介して頂きました。年に一度お互いに顔を合わせる機会を持ち、日常的な情報交換が容易にできる環境づくりに役立つことを期待します。

そもそも、健康管理に係る集りは、当時の航空局健康適性管理室長の講演及び関係者の意見交換に始まり、その後、医師である航空医学評価官の参加を得て現在に至っています。

懇談会、シンポジウム、意見交換の集いなど、イベント名は変わり、今回はセミナーとし、情報交換よりも情報提供の意味合いが濃くなってきています。また、日常の健康管理には、企業・組織の枠を超えた信頼関係の構築は有効です。

これまでの主なテーマは、日常健康管理（サポート）、航空身体検査の制度と運用、審査会に関する症例、加齢乗務員についての動向などであり、航空医学評価官及び航空医学センターの指定医が助言者の役を担っています。

今回はセミナーと名称を変え知識の普及に力を注ぎました。薬品の使用については、昨年末に航空医学研究センターが発行した“医薬品ハンドブック”の内容に沿って、変更部分と使用に起因した副作用と乗務への影響について、具体的な事例を例にとった判りやすい解説がなされました。審査会については、上申にあたり求められるデータの準備（傾向と対策）について、具体的な症例を示し説明が行われました。

質疑応答では、ハンドブックの内容、産業医による副作用の確認、外国人パイロットへの情報提供（英語版の作成）、審査会のオブザーブは可能か、加齢乗員に係る課題、各社の管理体制など活発かつ鋭い質問や指摘がありました。

「未知の領域への挑戦」といった表現を宮川評価官が繰り返し言及されたことが、現在の課題を適切に言い当てているのではないのでしょうか。



## ～外部セミナー～

### 陸上自衛隊北部方面航空隊 平成 26 年度「航空安全の日」

平成 27 年 3 月 4 日

陸上自衛隊北部方面航空隊で開催された「航空安全の日」の中で ANA フライトオペレーションセンター ボーイング 787 型機 久下 友也 機長 (JAPA 航空安全委員会) が講師として安全講話を行い、陸上自衛隊丘珠駐屯地体育館に駐屯地所在部隊隊員 約 500 名 (航空操縦士、整備員、管制員、気象要員等) が集まり、講話を聞きました。

講演内容は「報告する文化を根付かせるために」で、ANA 他各民間航空機関の報告制度の効果的な活用法と報告する文化を目指した取り組みなどが紹介されました。民間航空会社と自衛隊という違いはあるものの、報告制度に対する取り組みは参考になったようです。

また後半では「パイロットから見た東日本大震災」と言う題で、2011 年 3 月 11 日に上空で起きた事象やそこから見えてきた課題、現在の取り組みが紹介されました。実際に災害派遣に携わった隊員の方々もいらっしゃり興味深く講話を聞いていました。



#### 会議室利用者の声

私たちはエアラインに勤める副操縦士です。将来の機長昇格に向けて日々努力をしています。機長昇格に向けて、同期での情報共有や意見の交換、日々の運航での様々な出来事等をみんなで話し合う事はとても重要です。しかしながら、都会で (私たちはほぼ全員東京近辺在住です) 6、7人が集まれる場所、と云うとなかなか簡単には見つかりません。高額な費用が必要であったり、事前の予約がずいぶん早い時期に必要であったりします。

そこで、私たちは1ヶ月ないしは2ヶ月に一度の頻度で日本航空機操縦士協会の会議室を借りて、先述の様な目的の勉強会の為に使わせて頂いています。費用は無料です。事前の予約もメールで簡単に頂けます。時間は普段は大体17時位まで使わせて頂いています。場所も新橋と言う、都内付近在住の者にとってはとても便利な場所にあります。簡単な飲み物も用意して下さっていますし、ビルの1階はコンビニエンスストアになっていますので、ちょっとした休憩の際にも全く不便はありません。

とても便利ですいつも快く会議室を利用させて頂けますので、私たちにとってとても貴重な場となっています。

会議室のご利用につきましては、JAPA事務局までお問い合わせください。



# 東日本大震災 仙台空港、神様が救った

大森 秀樹

毎日新聞 2011年4月29日の東日本大震災の記事をご紹介します。

かつての取材や私用で見慣れた明るさにはほど遠い。29日に夜間運航も再開した宮城県名取市の仙台空港ビルは、自家発電で営業中だった。

海に近い空の玄関口はあの日、津波にのまれ「島」と化した。地域住民、空港職員、利用者ら約1600人が逃げ込み避難所になった。「空港がなければ、もっと多くの地元の人が死んでいたと思う」。約400メートル離れた下増田神社の宮司、佐藤純一さん(30)は話す。

車で避難中に津波に洗われて別の神社の屋根に逃げ、そこから空港まで消防の救助隊が運んでくれた。妻と十一月の息子、祖母の4人で3日間ほどを耐えた。神社とゆかりが深い空港に救われた。

空港は「仙台陸軍飛行学校」の跡地に戦後できた。学校の一角にあった航空神社のご神体が移った先が下増田神社だ。先代の宮司だった祖父敏男さん(92)や神社の鳥居は大津波に流された。神殿は盛り土が守った形だが「また飛行機が飛べるのも、神様がついていてくれるからかな」と佐藤さん。

神社の存続を気遣う氏子の言葉に、空港や地元と共に生きる歴史を感じる。「ご神体が残った限り、じいちゃんの方も続けたい」。神社からは、仙台平野を南へ巡回する航空機が見える。翼の下はもう岩沼市だ。【棚部秀行】

東日本大震災では、母校である仙台空港にある運輸省航空大学校(現・独立行政法人・航空大学校)も多大な被害をこうむりましたが、幸い定期旅客機には被害が無く、後輩たちを含む大勢の人命が空港に救われました。

仙台空港の航空神社が残ったのは、古代の津波に対する安全な土地の経験則なのでしょうか。それとも神様が津波の流れを変えたのでしょうか。現代科学では解明できませんが、危難から免れる事をお陰さまと感謝する心は、人類が伝えなければならない大切な心の財産であると思います。

私達の祖先は、古来より自然と共存する事により生活を営んでまいりました。豊作・豊漁を神様に祈願します。穏やかな天候は豊漁をもたらし、恵みの雨は作物を育てます。日本において神様と自然は、大変深い関係にあると思います。日本は、世界の国々の中でも悠久の昔から脈々と続いている文化を保有する数少ない国であると思います。郷土の自然や人情、父母から祖父母、祖先、地域社会の人々、町、市、都道府県、そして日本を愛することが、日本文化を創るのだと思います。自分の国さえ良ければ良いというナショナリズム(愛国主義)ではありません。日本人が創った文化・人情を愛するパトリオットリズム(愛国主義)の事です。文化は、その国の歴史と風土に根差したものであり、国を愛する人々によって創られ、洗練されてゆくものだと思います。



下増田神社  
(仙台空港の航空神社)



仙台空港  
津波で壊れた航空大学校の訓練機

私達は文明の利器を使って便利な生活を手に入れましたが、文明はいずれ滅びてゆくものです。文明(シヴィライゼーション)の語源は、ローマ市民(シチズン)です。文明はその信奉者がいなくなると滅びるのです。それに対して、文化(カルチャー・CULTURE)の語源は、名詞を作る接尾語UREを除くとCULT(カルト)がのこり、和訳すれば【信仰】となります。

現代の科学技術は、生死までも支配しようとしています。科学技術を扱う現代人が自然を畏れなくなれば、人類は決して無事ではいられなくなるのではないのでしょうか。

航空界においても危険をコンピュータに判断させる時代になってきました。気象における数値予報が予報時の変化傾向の時間積分である事を十分に認識しなければ、データ上、特に夏場において、積乱雲を予想していない場合でも、突然積乱雲がわいてくる可能性があります。当該航行に必要な気象を予報する場合、変化傾向が著しく変化した際にデータを適切に補足し、経験則をバランスさせて判断する事が必要ではないのでしょうか。

上空では、SATや風の変化も計器に現れなくても揺れが発生する事があります。1℃未満・1ノット未満の変化が計器にあらわれていないだけではないのでしょうか。キャビンサイン点灯から全員が着席するまでの時間は、客層の割合やCAの熟練度等によっても変化します。キャビンサインを効率的に使う為には、見えないキャビンに対するパイロットの感性(安全文化と人情)が大ききものをいうのではないのでしょうか。

自然を軽視したり、慢心した為に、数多くの人災が起こっています。空で働く私達にとっても、安全の仕組みを、滅びる文明の利器ではなく、科学技術を活用し、文化に発展させてゆかなければならないと考えます。

震災で亡くなられた多くの方々のご冥福を心からお祈りいたします。そして震災からの復興と航空安全を仙台空港の航空神社に祈願したいと思います。

## プロフィール

おもしろ ひでき

JAPA会員・元AIM-J編集委員  
B767機長・運輸省航空大学校卒業  
元大阪大学・大阪市立大学文学部科目等履修生  
著書『金毘羅信仰』・『弘法大師と邪馬台国の金毘羅さん』

当協会は、福利厚生制度の一環として2つの団体保険（団体長期障害所得補償保制度・団体総合補償制度）を設けております。

## ① JAPA 団体保険の概要

### ●団体長期障害所得補償保険（ロスオブライセンス）

- (1) 「団体長期障害所得補償保険制度」は、ケガや病気によって長期間パイロット業務に従事できなくなったときの所得を補償する制度です。この制度により、業務に従事できない間、**最長で65歳まで**所得補償を継続して受けることができます。
- (2) 補償プランは、免責期間が短く、補償期間を1年とする『短期所得補償プラン』、免責期間は長いものの、補償期間を最長で65歳までとする『長期所得補償プラン』の2種類がございます。(2種類を組み合わせでご加入いただくことも可能です。)
- (3) この保険はパイロット業務による勤労所得がある方のみが加入対象となります。

### ●団体総合補償制度

- (1) 「団体総合補償制度」はケガ、病気、日常生活における賠償などに備える制度です。
- (2) 「傷害保険」「がん保険」「医療保険」の3プランがあり、単独でも組み合わせてのご加入もいずれも可能です。
- (3) 団体割引を適用していますので、割安な保険料となっております。
- (4) 「がん保険」「医療保険」の加入対象者を拡大しました。

## ② JAPA 団体保険のへご加入いただける方

- ・申込時点で「(公社)日本航空機操縦士協会の会員ご本人」およびそのご家族

	パイロット業務による 勤労所得がある方	パイロット業務による 勤労所得がない方
団体長期障害所得補償保険	○	×
団体総合補償制度	○	○

\*上記は JAPA 団体保険の概要をご案内したものです。

詳細については、JAPA HP ( <http://www.japa.or.jp/> ) 会員特典ページをご参照ください。

## ③ JAPA 団体保険の保険期間

- ・平成 27 年 3 月 1 日午後 4 時から 1 年間
- ・ご加入後は解約やタイプ変更のお申し出のない限り前年同条件で自動継続されます。
- ・保険期間中での中途加入も可能です。

## ④ JAPA 団体保険の昨年度との主な変更点

- ・団体長期障害所得補償保険制度  
**最長 65 歳まで補償する新たなプランを追加しました。**
- ・団体総合補償制度  
「がん保険」「医療保険」の加入対象者を拡大しました。  
**個人賠償責任危険補償へ示談代行サービスを追加しました。**

### お申込み・お問い合わせ先

取扱代理店：株式会社 JALUX 保険サービス

TEL：0120-25-8400 FAX：03-5460-7221

※音声ガイダンスのあとに③番を押してください。

(営業時間) 月～金 9:00～20:00、土 9:00～17:00 日、祝日、年末年始を除く

〒140-0002 東京都品川区東品川 2-5-5 ハーバーワンビル 6F

# 会員限定 WEB ページ ご案内 CLICK!

JAPAでは会員の皆様へ特典のひとつとして会員限定 WEB ページを公開しております。各種サービスは下記の通りです。

## <会員限定 WEB ページ各種サービス>

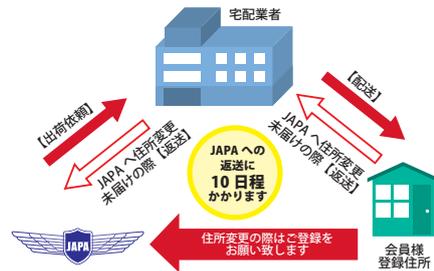
- ◎オンラインで会員情報変更（住所など）及び各種手続き
- ◎デジタル BOOK の閲覧（AIM-J、インストラクターハンドブック、パイロットガイダンス、学科試験スタディガイド 等）
- ◎総会議決権行使・委任状の提出
- ◎各委員会等の活動報告閲覧
- ◎その他、便利ツール、会員限定メルマガ等

ログイン ID、パスワードがご不明な場合は事務局までご連絡下さい。

## 会員情報登録について

JAPA では各書籍やご案内を宅配メール便にてお届けさせて頂いており、郵便局への転送届けが反映されません。そのため、住所変更の際は会員ページより速やかにご登録ください。ご協力をお願い致します。

お問合せは、公益社団法人 日本航空機操縦士協会事務局 まで



現住所およびその他の情報設定手続きは、公益社団法人として協会が健全な運営を行うにあたり大変重要なため、お手数ではございますが、ご理解、ご協力のほど宜しくお願い申し上げます。

## いますぐ手続きを！

入会をご希望の方は、右の入会申込書に必要事項を記入し郵便ポストへ投函してください。皆様のご入会を心よりお待ちしております。

入会のご案内につきましては、P.2 をご覧ください。

郵便はがき

1 0 5 8 7 9 0

2 4 2



料金受取人払郵便

芝局承認

9070

差出有効期間  
平成28年3月  
31日まで

公益社団法人

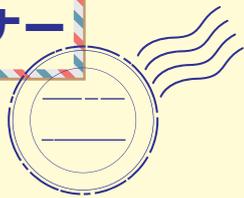
日本航空機操縦士協会  
行

東京都港区新橋五―三四―三

〒105-8790



# 「パイロット」誌 読者プレゼント コーナー



株式会社ジェイエア、株式会社ユニバーサル・アビエーション(五十音順)各社より、読者の皆様へプレゼントを頂きました。応募方法はJAPA Face Bookをご覧ください。(締切6月10日受付分)尚、当選の結果発表は賞品の発送をもって替えさせていただきます。



ユニバーサル・アビエーション オリジナル  
バッテリーパックを  
5名様



ジェイエアより  
オリジナルグッズセットを  
6名様

## 第50回「通常総会」開催のお知らせ

1. 日 時 平成 27年 6月 12日(金) 15時 30分 ~ 17時 30分(開場 15時)
2. 場 所 ギャラクシーホール (東京国際空港 国内線第1旅客ターミナルビル6F)  
大田区羽田空港 3-3-2 Tel. 03-5757-8181 (会場直通)

\*フールビズ実施期間中につき、軽装でお越し下さい。

### ▼提出方法

【WEB】 <https://www.japa.or.jp/insider/login>

※ 5/22 頃より WEB ページにてご案内をさせていただきます。  
JAPA 会員ページよりログイン後、専用フォームよりご提出をお願い致します。

※ログインID、パスワードが不明な場合は事務局までお問合せください。

### 【ハガキ】

総会出席届 議決権行使書 委任状 について、該当される部分にご記入の上、6月8日(月)までに投函願います。

※冊子版パイロット誌につきましては 5月中旬に総会議案書と共に送付させていただきます。

ロー字		大枠内は必須項目	
氏名	西 暦	年 月 日 生	歳
現住所	〒	男・女	印またはサイン
電話	-	携 帯	-
E-mail	-	-	-
定期運送用操縦士技能証明書 (飛・回)	第	号	
事業用操縦士技能証明書 (飛・回・滑)	第	号	
自家用操縦士技能証明書 (飛・回・滑)	第	号	
勤務先名	社員番号	訓練中の方 必須	
正会員希望者記入欄	免許取得機関	自社養成・航大・飛行学校 ( )	
	航大・自社養成・防衛省(陸・海・空)	海保・飛行クラブ ( )	
	飛行学校・その他 ( )	その他 ( )	
	学年・クラス		
備考			

入会申込書 (正会員 / 個人賛助会員 A・B)

貴協会の趣旨に賛同し、入会を申し込みます。

(キコトコ) 欄

表紙写真提供 渡辺 友晴 様

パイロット Vol.4 / 2015 Spring

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 5-3-4-3

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](mailto: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

# FTD Flight Training Device



飛行訓練装置「FTD」を米国「Precision Flight Controls 社製 Modular Flight Deck」に更新。より質の高い訓練の提供が可能です。

詳しくは WEB へ  
[www.japa.or.jp](http://www.japa.or.jp)

JAPA では体験搭乗も承っております。  
飛行機や空に興味がある方は是非、お問い合わせください。

## 航空教室 特別版 ~女性パイロットからのメッセージ~

CLICK!

2015年2月21日(土)、対象者を女性パイロット志望者に限定した「航空教室 特別版」を開催致しました。定員30名に対し、50名を超える応募があり、パイロットを目指す学生がJAPAに集まりました。当日は参加者から積極的に質問が飛び交い、密度の濃い一日になりました。今後女性の就職活動において“パイロット”という職種を選択肢の一つにしてもらいたいですし、このような活動が同じ志を持つ仲間との情報交換の場になればと考えております。



田村 明子さん  
(JAL B737 副操縦士)



後藤 瑞希さん  
(ANA B787 副操縦士)



椎原 克知さん  
(文学座俳優)



JAL/ANAの協力の下、現役女性操縦士を派遣して頂き、自身の経験してきた訓練や業務内容について紹介していただき、その後質疑応答や少人数に分かれグループディスカッションを行いました。

文学座俳優の方にもお越しいただき、コミュニケーションスキル強を図ったロールプレイングを実施しました。

当日は多くのマスコミ(NHK・テレビ東京・毎日新聞)の取材があり、報道等で取り上げて頂きました。

## 体験者コメント

\*「航空教室 特別版」のコメント・写真に関しましてはご本人の同意を得て掲載させていただいております。

江上  
茉里奈さん  
(聖心女子大学)



今回の航空教室は本当に収穫の多い素晴らしい機会となりました。まず何よりも嬉しかったのが、周りに女性パイロットを目指されている方がこんなに沢山いるんだということです。こういった方々とお話が出来る、更なるモチベーションアップに繋がりました。パイロットの方との座談会があった事でこの職業をより身近に感じる事が出来ましたし、自分が今進んでいる道はあっているのかどうかという所を確認する事も出来ました。普通では絶対に出来ないシミュレーターでの体験操縦も大変印象に残っています。今夏には航空大学校受験を控えています。これまで私はパイロットになると心に決めていたものの、今自分ができるかという思いが強くなりました。このご縁に心から感謝しております。

玉井  
杏奈さん  
(大阪大学)



今回のセミナーを受けるまではCAとして航空系に関わりたかと思っていました。ですが、今回のセミナーの内容がとても興味深く、また実際に活躍されている方の話をきいたことにより、パイロットを将来の職業候補のひとつとして考えようと思いはじめました。また同じ航空系を目指す仲間との交流ができ、とても良かったです。実際に現役で活躍されているパイロットの方と交流できたことが何より嬉しかったです。

小室  
葉さん  
(東海大学)



貴重な経験をさせて頂きありがとうございました。今回の航空教室に参加したことによってパイロットに対するイメージが大きく変化しました。参加するまではパイロットという職種には何か特別な訓練を受けてきた人、あるいは特別な才能のある人になるのだと思っていました。しかしそうではなく女性も男性も、理系も文系も目指せる職種だと知り挑戦してみたいと思いました。「一歩踏み出す勇氣」を大切に就職活動に取り組んでいきます。今後とも宜しくお願い致します。

次回以降の「航空教室」の案内は、操縦士協会  
公式ホームページやFacebookでご案内致します！





あたたかい空へ。あたらしい空へ。

**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](http://www.ana.co.jp)