

パイロットが作る季刊誌



パイロット

2016 Autumn

(公社) 日本航空機操縦士協会は会員を募集しています

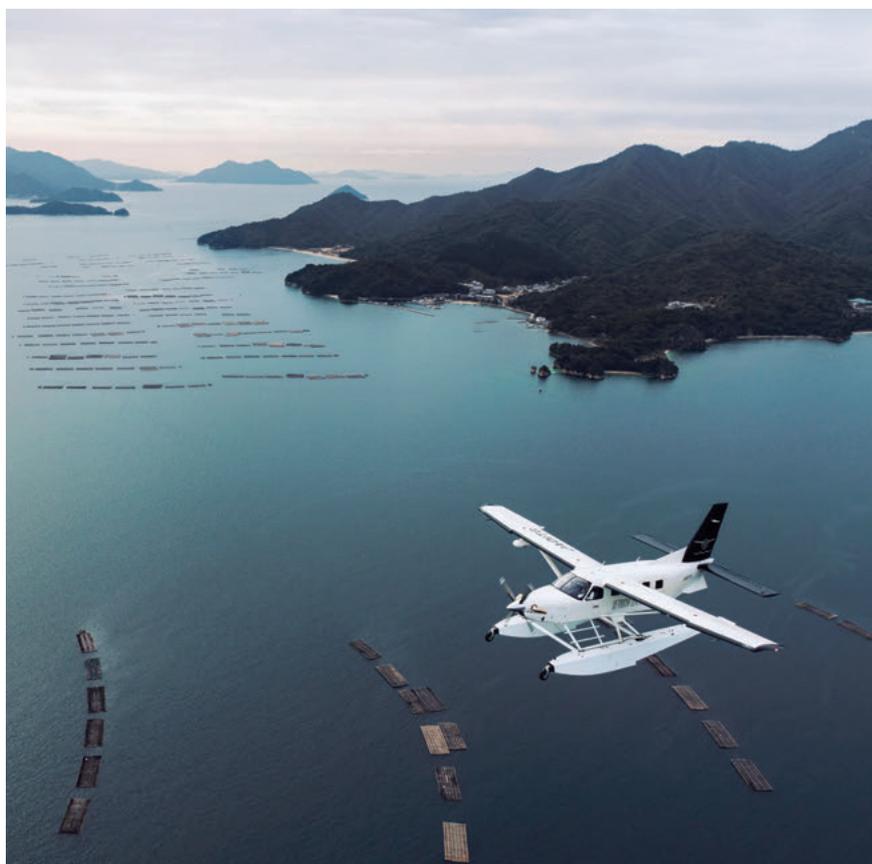


Photo / Tetsuya Ito @SETOUCHI SEAPLANES

根本専務理事あいさつ

JAPAレポート
セミナー報告
委員会報告

JAPA案内

Captain's Eye / 小林宏之

Vol.10

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

Japan Aircraft Pilot Association



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



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52期重点施策

平成28年度は、支部・委員会の自律的行動を基盤としながら安全文化・安全意識の一層の普及・啓発に取り組むと共に、それにつながる会員向け情報の発信力強化に注力して参ります。また、幅広い意見に耳を傾けながら、協会組織および機能強化についても継続的に取り組み、接点（パイプ）役としての期待・役割を着実に果たすため、事務局職員の人材育成も計画的に行わねばならないと考えております。
かかる観点から、以下の通り重点項目を定めて事業を遂行して参ります。

1. 航空の安全文化および知識に関する更なる普及・啓発

対象の絞込みによる効果的な普及・啓発の企画立案

2. 安全対策への取り組み

安全意識の浸透に寄与する組織・委員会活動の深化・拡大

3. より効率的な組織運営のための体制・機能強化

- ①各種事業の強化・拡大を見据えた組織体制および業務分掌の再構築
- ②会員向け情報提供サービス向上のためのIT機能強化



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6,700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

<https://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 TEL 03-6809-2902

CONTENTS

04 根本専務理事挨拶

06 Captain's Eye

第10回（最終回）「プロ」について考える

08 JAPA レポート

各表彰報告・新職員紹介・法人賛助会員紹介・セミナー報告・
子ども霞が関見学デー・
航空身体検査についてのページを開設しました・見学会報告

16 委員会報告

2016 スカイスクエア高松・
「小型航空機 RNAV 勉強会」について・安全性向上へのICAOの新方針

21 JAPA 案内

航空図書館のご案内・読者プレゼントコーナー・イベント案内・協会からのお知らせ・
HP 変更案内・ちびっこ航空教室



公益社団法人の Next Step

専務理事 根本 裕一



10月末より11月月初にかけて代議員制導入に関するダイレクトメールを正会員の皆様にご送らせて頂きました。いきなりのご送りで驚かれた方もいらっしゃるかと存じますが、この場をお借りしてその背景について述べさせていただきます。

公益社団法人日本航空機操縦士協会（以下JAPAという）は昭和32年（1957年）に日本の民間航空の再建発展を願うプロフェッショナル・パイロット153名の任意団体としてスタートしました。昭和41年（1966年）当時の監督官庁である運輸省（現在の国土交通省）より社団法人の認可を受け、平成10年（1998年）には自家用パイロットの参加も得、平成24年（2012年）に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として今日に至っています。正会員に加え準会員や賛助会員の総数は現在7,000名を超え、航空事業者、官公庁、自衛隊そして自家用パイロット等の会員により構成されています。

公益社団法人として認定を受けた2年目に監督官庁である内閣府の検査を受検し概ね関連法令に基づいた運営がなされていることが確認されましたが、今後に向けての課題も出てきました。特に総会運営に関しては、総会運営規程では「実出席者（書面による議決権行使者も含む）ならびに委任状の提出がない正会員の意思は議長に一任する」となっています。

一方、定款においては「総会の成立には委任状を含む会員の過半数の出席が必要であり、また、定款等の重要案件の可決には5分の4の賛成が必要である」と規定しており、実質上の齟齬が存在しています。JAPAの正会員は5,000名強で、全国に分布している性格上、総会への実出席には難しい面が多々あります。また、委任状提出に関しても正会員の皆様への度重なる催促等相応の労苦を強いることを鑑みると総会成立の要件である過半数、重要案件変更に必要な5分の4という数字は相当ハードルが高いのが現実であり、内閣府には定款との齟齬はあるものの現状ではやむを得ない状況であることを報告しており、現行では特に問題とされていません。しかし、公益社団法人としてより厳格な運営を行っていく必要性からいつまでもやむを得ない状況を放置しておく訳にはいきません。そこで内閣府とも相談を重ね、齟齬解消に向けた方策を考えてきました。

このような背景から、他の社団法人の例も参考に代議員制の導入が必要であると判断しました。

制度の詳細については過日お送りしたダイレクトメールに記載させて頂きましたが、JAPA運営の骨格をなす部分の変更であることからホームページやメールマガジンを通じて議論の進捗状況を都度会員の皆様にご開示していくとともに、広くご意見を頂戴したいと思っております。

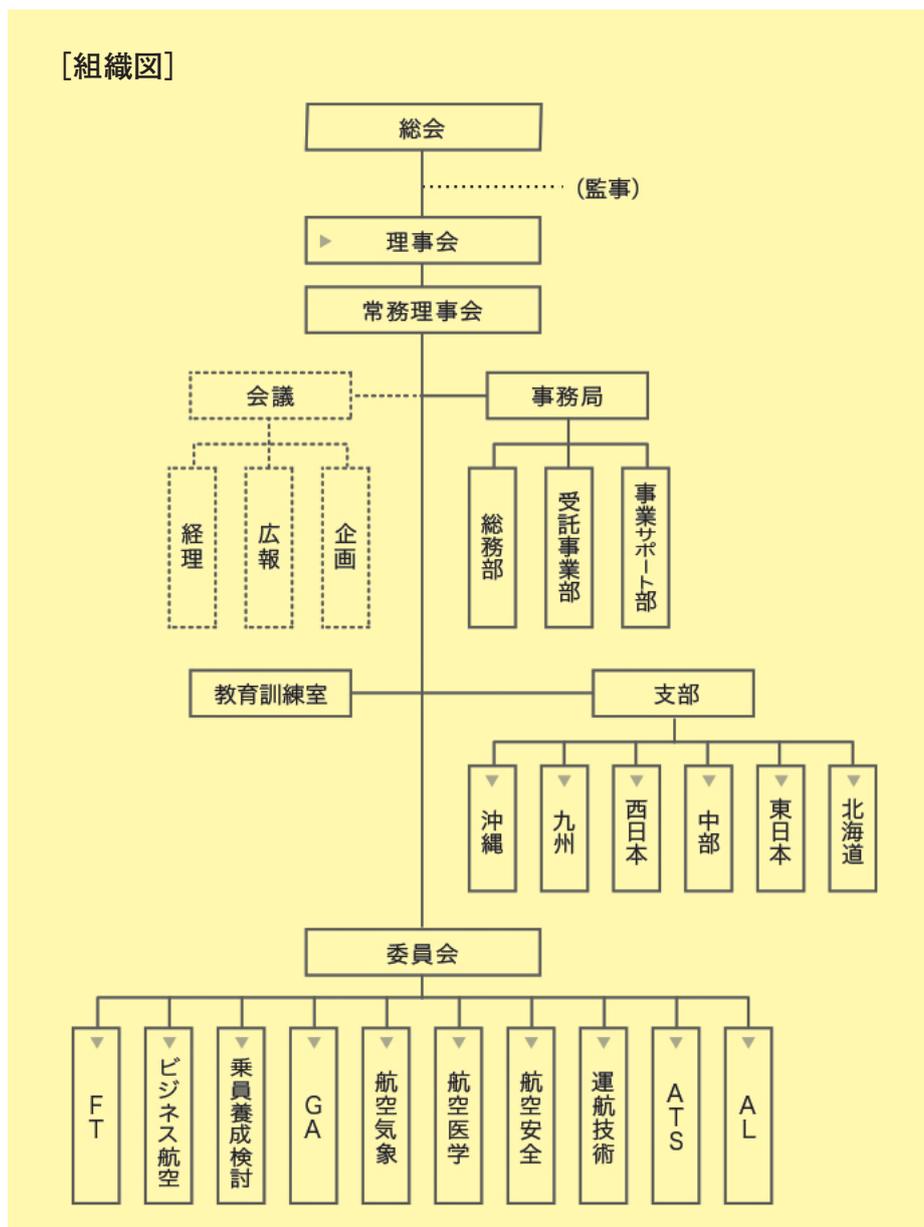
代議員制の導入に加え、「より厳格な運営を」目指すために、コンプライアンス、ガバナンス、セキュリティ、情報公開の諸施策について述べさせていただきます。

公益社団法人の社会的使命を全うし、且つ会員の皆様の負託に答えていくためには前述の4本の柱が不可欠です。以前からこの4本の柱は重要なものと認識されてはいたものの、制度自体の脆弱さや運営のずさんさ等が重なり過去には不祥事を起こしてしまったという事実から目を背けることはできません。下枝会長の下で3年目を迎え、この4本の柱をより強固にすることに尽力してきました。

コンプライアンスに関しては各規定を全面的に見直し、加えて実情に即した組織改編を行い、各事業におけるSOPの作成等、個人ではなく組織としてJAPAを運営していくことに重点をおいています。

ガバナンス面では従来は三役や業務執行理事にJAPA運営の多くを担って頂いていた部分を企画会議や広報会議を新設し、その会議体に理事以外の会員からも参加していただくことにより、より広範な視点で事業運営にあたるようにしました。

[組織図]



個人情報の管理や秘匿性を必要とする書類の保存等に関しても今までの施策に加えてより強固なセキュリティを導入しました。

例えば今までは会員情報はJAPA内の独立したサーバーで取り扱っていたとともに都度メモリーに記憶しその媒体を金庫にて保管していました。以前より地震等の災害やサイバー攻撃に対する保全策については議論されてきましたが、自前でこれらに対抗したセキュリティを装備したシステムを構築することは財政上、人的資源上無理であると判断し、世界的にセキュリティ面でも大きな評価を得ているGoogle Appsを導入し、また、データに関してもクラウド管理をすることにより事務所内サーバーが罹災したときにもデータの損失や流失を防ぐことができるシステムを構築しました。加えて情報流失に備えて、相応の保険にも加入し万に一つの事態にも備えています。

さらに、情報公開の観点から議事録を会員ホームページで公開し、また、JAPA各種規程類もホームページ上での閲覧を可能にしました。カレンダーにはJAPA行事を記載し「今何が行われているか」を会員の皆様に積極的に伝えることにより事業の見える化を志向しています。

様々な施策について簡単に触れてまいりましたが、公益社団法人としての適正な運営を常に目指していくために理事が一丸となって日々諸事課題解決に向かっていくことをご理解いただき、会員の皆様のさらなるご協力を賜りますようお願い申し上げます。

Captain's Eye

キャプテンズ アイ

JAPA会員 小林宏之

第10回 (最終回)

～「プロ」について考える～

Captain's Eye も最終回になりました。このコーナーを読んで頂いた読書の皆様に感謝申し上げます。最後となりましたので、今回は特に若い方に読んで頂きたく「プロ」について考えてみました。

プロフェッショナル仕事の流儀

私が「プロ」について胸を打たれるほど教えられたのが、羽田空港の清掃のプロ中のプロである新津春子さんです。羽田空港は英国のSKYTRAXの国際空港に関する評価で「世界で最も清潔な空港」分門において、2013年、2014年、2016年に第1位となりました。その羽田空港の清掃スタッフ700名の指導者が、新津さんです。NHKの「プロフェッショナル仕事の流儀」でも放映され、最高の視聴率をあげています。いまやマスコミでも多くとり上げられており、講演も引っ張りだこです。

一流と呼ばれ、メディアにも取り上げられている人は、すでに社会的にも高く評価されているいわゆる有名人が多くいます。中国残留孤児の子供として、17歳で来日し、日本語もうまく話せず、働きたくとも清掃の仕事しかありませんでした。その新津さんが、清掃のプロ中のプロとなり、羽田空港を世界で最も清潔な空港と評価されるまで磨き上げた、清掃スタッフの中心的役割を担うまでになりました。新津さんは、たまたまNHKの目に留まり、マスコミから注目されるようになったのであって、例えマスコミの目には留まらなくても、プロ中のプロであり、一流のプロであるでしょう。

私は羽田ビルディング空港のスタッフの紹介で、新津さんのことを知り、NHKをはじめメディアで話題になっていることを知りました。そして、世の中のどの職業にも、世間に知られていなくも、その道のプロ中のプロ、一流のプロがいることを教えられました。

一流のプロは仕事をしていると感じはしない

新津さんの神髄に直接触れたく講演に参加したところ、主催者側の配慮で、壇上に上がって新津さんと質疑応答する機会を与えられました。「プロフェッショナルについてのお考え、やりがい、生きがいを感じるのはどういう時ですか？」という質問をさせて頂きました。新津さんは「仕事をしている、という感じはしないんです。」「周囲をよく観察し、気付き、清掃をして、少しでもうまくいくと嬉しいんです。」と笑顔で答えてくれました。

本に書いてあるような、或は、評論家の言うような答えを期待していた私は、答えが返ってきた瞬間は「な～んだ、そんな簡単なことか」と少しがっかりしました。しかし、壇上から一般席に戻ってしばらくしてから、自分はまだまだ足元にも及ばない、新津さんは自然でかつ高い境地に達している

ことを感じさせられました。

仕事をしていると考えるのは、まだ「やらされている」という部分が多分に残っている。与えられた仕事であっても、それに打ち込み、自主的に工夫し、昨日より、今日の方が少しでも向上しようとする姿勢なら仕事をしている、という気はしないでしょう。そして、仕事ができるだけでも嬉しい。これこそがプロではないでしょうか。新津さんも「私は、清掃の仕事が大好きです」と言っています。

一流のプロというものは、磨き上げ、研ぎ澄ませていくほど、その人の発する言葉というものは、シンプルであり、当たり前のことを言っていることに気付かされました。

学窓から社会にできれば誰もがプロ

「プロ」というと、メディアで取り上げられる世界の人というイメージがありますが、実は仕事をすることによって報酬を得ている人はみんなプロです。つまり社会に出れば、誰もがプロなのです。

では、報酬とは何でしょうか。企業・団体などに務めている人は給与であり、自営業などは収入であることは、誰でも理解しています。これは一番大切な報酬で、興味のあることも事実です。もう一步深く踏み込んで、考えてみると「能力の向上」と「人間的成長」というものが浮かんで来ます。どの世界であろうと、メディアで取り上げられるかどうかとは無関係に、一流のプロは、給与・収入の他に、本人が意識するしないにかかわらず、この二つの報酬を得ているのではないのでしょうか。

天職とは

プロについて考えていると、天職という言葉が浮かんで来ます。天職とは、「その人の天性に合った職業」と一般的に解釈されています。しかし、初めから自分の天性に合っている職業が分かる人は少く、また自分が希望する職業に就けるとも限りません。縁あって就いた仕事に必死で取り組んでいるうちに、やりがい、生きがいを感じ、その仕事が好きになり、それがいつの間にか自分に合っていると思ったとき、それが天職ではないのでしょうか。

中国残留孤児の子として17歳で来日した新津さんは、縁あって清掃という仕事に就き、真剣にその仕事と取り組んでいるうちに、仕事を仕事と感じなくなり、仕事の中に嬉しさを感じ、ついに羽田空港を世界で最も清潔な空港に導きました。

日米のプロ野球界で、数々の功績をあげ、更に進化しつつあるイチロー選手は「野球ができるだけで幸せ」と述べています。

私のラストフライトに際しては、テレビ、新聞の各メディアが密着取材し、報道してくれました。そのほとんどのメディアから「生まれ変わったら何になりたいですか？」とう質問を受けました。「生まれ変わってもパイロットになりたい」と迷わず即座に答えました。決して優秀でもない私でしたが、「飛べるだけで嬉しい。」とっていたから、自然に口に出た答えでした。これは、たまたま縁あってパイロットという職業に就き、当初は出来の良くない副操縦士でしたが、必死になって自分の出来の悪さと取り組み、訓練生からラストフライトまでの42年間、病欠や自己都合でスケジュールを一度も変更せずに、フライトを完遂しただけです。

もし、親が勧めていた学校の教師になっていたら「生まれ変わっても学校の先生になりたい」と思っただろうし、大学は商船大学（現海洋大学）だったので、そのまま船に乗っていたら「生まれ変わっても船乗りになりたい」と思っただけでしょう。

「天職」というものは、初めからあるものではなく、縁あって就いた仕事に打ち込んでいるうちに、後からついてくるものなのです。また、どのような職業であれ、縁あって就いた職業を振り返り「生まれ変わってもそれになりたい」と思えるように取り組むこと。そのことによって、給料や収入のように数字では表せない、「能力の向上」「人間的成長」という、プロとして人生を豊かにする貴重な報酬をも得ることができるのではないかと、確信しています。

JAPAレポート

～各表彰報告～

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協会より推薦をさせていただきます。

受賞者の皆さま、おめでとうございます。心よりお祝い申し上げます。

国土交通大臣表彰



島谷 公一様 (日本航空 操縦士)
山本 浩一様 (日本トランスオーシャン航空 操縦士)
池永 正憲様 (全日本空輸 操縦士)
丸井 祐一様 (全日本空輸 操縦士)
白石 茂様 (Peach Aviation 操縦士)
佐々木 令子様 (日本航空 客室乗務員)
吉澤 優子様 (日本航空 客室乗務員)
若林 佳子様 (日本航空 客室乗務員)
平野 英子様 (全日本空輸 客室乗務員)
上野 顕子様 (全日本空輸 客室乗務員)
村松 絵里子様 (全日本空輸 客室乗務員)
松浦 省吾様 (全日本空輸 運航管理者)

吉澤 賢一様 (日本航空 操縦士)
大塚 晴康様 (全日本空輸 操縦士)
岡 恒様 (Peach Aviation 操縦士)
尾崎 恵様 (日本航空 客室乗務員)
村社 亮子様 (日本航空 客室乗務員)
吉田 ゆみ子様 (日本航空 客室乗務員)
春日 栄都子様 (全日本空輸 客室乗務員)
矢野 淳子様 (全日本空輸 客室乗務員)
平岡 郁子様 (全日本空輸 客室乗務員)
大久保 知里様 (全日本空輸 客室乗務員)
小林 伸枝様 (全日本空輸 客室乗務員)

大阪航空局長表彰

香野 俊之様 (琉球エアークommューター 操縦士)

吉田 雄二様 (三菱重工業株式会社 操縦士)



【写真】
左から、
井上副会長、干山局長、
琉球エアークommューター 香野氏、
三菱重工業 吉田氏、森山次長

FAI エアスポーツメダル

上島 栄様 (日本航空機操縦士協会)

航空亀齡賞

大島 梓様 (日本航空機操縦士協会)



～ 受賞者コメント ～

受賞に際しましては会長はじめ皆さまの暖かい御支援の賜物で誠に有難うございました。

紙面をお借りしまして、厚く御礼申し上げます。懇親会では他の受賞者と共に喜びを分かち合い、且つ旧知の会社上司、関係者と歓談が出来ました事は予想以上で大変有意義な一時を過ごさせて頂きました。

今後も益々若い人達と共に安全・安心な航空の発展に努めて参ります。
上島 栄

【写真】
左から、
大島氏、下枝会長、上島氏

会長奨励賞

出戸 康貴

航空大学校 第61回生 I期



この度はJAPA 会長奨励賞を頂くことができ、大変光栄に嬉しく思います。今回の受賞も日々ご指導頂いた教官方、切磋琢磨した航空大学校の同期、そして私たちの日々の訓練の為に尽力下さった多くの方々なくしてはありませんでした。心から感謝しております。

大空を飛びたい、大きな飛行機を動かしたい、色々な土地へ行きたい、この思いが、私のパイロットを目指した原点であり、パイロットは憧れでした。いま幸運にも夢を追い求められる環境にいることを嬉しく思います。今後も初心を忘れることなく更に努力を続け、パイロット人生を楽しみたいと思います。そして、パイロットが多くの人々の憧れの対象であり続け、航空界が多くの人に信頼され愛されるよう、技量や人間性を磨き続けパイロットとしても一人の人間としても大きく成長し、貢献したいと思っております。

この受賞を励みにこれまで支えて頂いた多くの方々の期待に沿えるよう、より一層精進して参ります。

～新職員紹介～

部 長

事業サポート部長兼受託事業部長

高石 芳徳



10月1付にて、JAPA 事務局に配属となりました。

前職、エアラインでは運航乗務員に関わる訓練審査部門におりました。それ以前には、空港・オペレーション部門、営業・販売部門、また新規路線開設に関わる業務など、エアラインにおける様々な業務を担わせていただきました。そのような事から、エアラインにおける業務については、広い知識と数々の経験という財産を積まさせていただきました。もちろん、数々の失敗も経験し、そこからの学びも多く、今となれば大きな財産の一つとなっています。

ところで、先日、JAPA 事務局の近く、通称マッカーサー通りで、リオで活躍されたアスリートの方々によるパレードがありました。

2020年、日本は56年ぶりに世界のアスリートを一同に迎える大イベントを控えており、これを契機に日本は大きく変わろうとしています。もちろん日本の空もその変革期を迎えているところです。空港における発着数の更なる増大、ますます増える外航機やプライベートジェットの来航、航空路などのインフラ整備、オリンピック開催期間中には小型機・ヘリコプターはもちろん、ドローンも大活躍する事でしょう。

しかし、そこには今までの常識にはない多くのリスクも存在しているはずで、この激変の日本の空のもと活躍するJAPAとしては、そのリスクをも想定したうえで、いかに安全に『我が国航空の健全な発展に寄与する』か、という事を日本のみならず、世界の航空界にアピールできる機会ではないかと感じるところです。

そのためにも、エアラインでの経験では得られていないことには、より積極的に臨むとともに、明るく、頼りになる事務局の一員として、何事にも精一杯取り組んで参ります。

皆様方におかれましては、是非、諸処ご指導、ならびに、お気軽にお言葉をかけて頂けますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

職 員

事業サポート部

小澤 恵三



2016年10月1日付けでお世話になる事になりました、小澤恵三と申します。国内エアライン、外資エアライン、国内ビールメーカーを経てこの度、JAPA 事業サポート部兼受託事業部に配属となりました。今後はJAPAの信念でもある「我が国の航空の健全な発展に寄与」する為に、私自身が自ら考え、行動し、JAPA 会員様と力を合わせて空の安全、航空の安全に貢献できたらと考えております。皆様からのご指導を賜りながら、私自身もJAPAと共に成長出来きたらと思っておりますので、どうか何卒宜しくお願い申し上げます。

JAPA 会議室の利用ができる事をご存知ですか？

JAPA では会員の皆様へのサポートの一環として会議室を無料でお貸し出しています。勉強会等や情報交換の場として是非ご利用ください。

▼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、と言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。

とても便利ですし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。

▼ご利用について

- ・お貸し出しは平日（10：00-17：00）とさせていただきます。
- ・営利目的の利用、物品の販売等のご遠慮ください。
- ・ご利用の前は必ず事前に事務局へご予約ください。

JAPA 会員の
皆様へ

JAPAレポート

～法人賛助会員紹介～



せとうち SEAPLANES

水面から空へ

せとうち SEAPLANES は、せとうちから水陸両用機で新しい価値を創造します。

当社は 2014 年 11 月に設立、航空運送事業及び航空機使用事業等の認可のもと、今年 8 月 10 日に米国 Quest 社製の水陸両用機「KODIAK100」による遊覧飛行やチャーター便の運航を開始した新しい航空会社です。日本における水陸両用機の営業運航は、実に半世紀ぶりとなります。日本のほとんどの方がまだ体験したことのない水陸両用機ならではのわくわく感、大小の島々が連なる幻想的な多島美や歴史的建造物など瀬戸内海の魅力を是非「せとうち SEAPLANES」の遊覧飛行でご体験いただきたいと思います。また当社は航空運送事業を営む会社であり、安全の確保と維持向上が使命であり責務であることを、強く認識し

ております。当社の定めた「安全理念」を厳守し、お客様に安心してご利用いただけるよう、役員をはじめとした全社員が一丸となって業務に取り組み、お客様の安全のために全力を尽くすことをお約束します。当社は水陸両用機のパイオニア企業として、新しい交通手段としての活用、地域活性化や観光振興など、様々な可能性を追求し続けていく所存です。



AIR DO (株) AIRDO

(株) AIRDO は、本年 11 月 14 日に会社設立 20 周年を迎えることになりました。

初就航以来、現在では、新千歳ー羽田線を始めとする 12 路線、1 日 72 便を、機材においては、B767ー300 型機 4 機、B737ー700 型機 9 機の計 13 機で運航しております。

会社設立 20 周年を機に今年度 7 月には、北海道の四季をコンセプトにした特別塗装機「ベア・ドゥ北海道 JET」が就航しました。道内就航エリアの名所・自然をモチーフにし、北海道の素晴らしさを全国に発信したいとの思いが込められています。

また、10 月には LINE ビジネスコネクトを活用したエアライン初の搭乗サービス「AIRDO ONLINE Service」を開始いたしました。

このサービスは、LINE 上でエア・ドゥの公式アカウントを友だち登録すると、トーク画面で搭乗する予約便の確認や空港でのスキップサービスに必要な QR コードを受け取れるほか、就航地の魅力を紹介する旅の

情報、空席照会や運航の見通しなど 6 つのコンシェルジュ機能を利用できるというものです。

一層のお客様の満足度向上を図るため、この「AIRDO ONLINE Service」を通して、新しい旅のコミュニケーションスタイルを提案してまいります。

これからも、徹底的に北海道にこだわり、「北海道の翼」として地域に根差し、地域とともに成長し続ける「オンリーワン」のエアラインを目指して、お客様にご安心、ご満足いただける空の旅を提供してまいります。



★せとうち SEAPLANES・AIRDO より読者プレゼント！ 詳しい応募方法は P.21 をご覧ください。

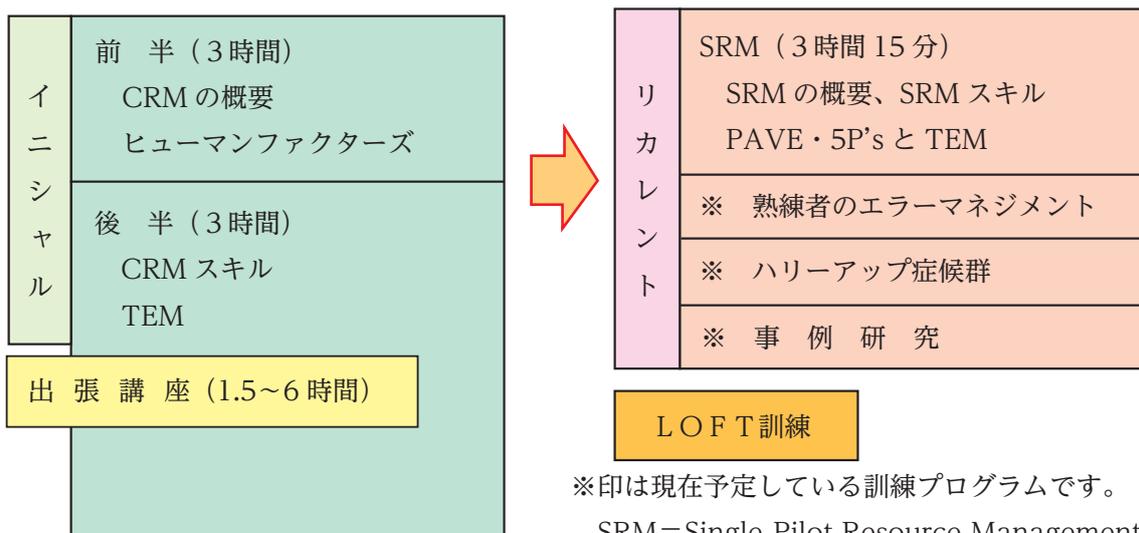
TEM / CRM グランド・スクールの紹介

(TEM = Threat & Error Management、CRM=Crew Resource Management)

皆様のご協力、ご参加をいただき、TEM/CRM グランド・スクールを開始してから12月で2年になろうとしています。この間、146名という多くの方が受講していただきましたことを御礼申し上げます。この訓練プログラムは、JAL・ANA様の協力を得て、事業用操縦士・自家用操縦士様向け用に作成していただいたものを、さらにJAPAのTEM/CRM事業準備委員会が次のことに着意して見直し・再編集しました。

- 1、学問的にはならないことに留意。
- 2、具体例を多く取り入れ、解りやすい内容にする。
- 3、リカレント訓練までを通じて、一人運航にも適応できるものとする。
- 4、集中力が継続できるよう、1講座を約3時間とする。

以上の観点から、訓練プログラムの構成は次の通りとしました。



開催時期；

イニシャル訓練=3の倍数月の連続する月初めの木・金曜日で、東京、大阪を主に交互で実施。

リカレント訓練=2017年度から「SRM」の訓練プログラムを4・8・1月に東京、大阪を主に交互で実施予定。他のプログラムは現在準備中。

出張講座=使用事業会社等からの要望に合わせ、TEM/CRM グランド・スクールの内容をアレンジして実施予定。

LOFT訓練=2017年後半頃から実施できるよう準備中。

※各訓練の開催予定等につきましてはJAPAホームページでご確認ください。

TEM/CRM グランド・スクールの講師は現在5名で充実した講習ができる体制を確立しましたが、今後ヘリコプターの講師要員が不足すると思われ、ヘリコプターによる使用事業経験者を対象に募集中です。講師OJT期間は1年を予定していますので、この機会に講師として活動を希望される会員の方はぜひJAPA事務局までご照会ください。

JAPAレポート

～子ども霞が関見学デー～

2016年7月27日(水)・28日(木)
10:00～16:00

2016年7月27日・28日に文部科学省主催による子ども霞が関見学デーイベントが開催されました。JAPAでは国土交通省航空局のブースに参画いたしました。航空機操縦士養成連絡協議会として、航空会社、学校、航空機関連会社による支援の下、実施いたしました。イベントにはG1000トレーナーを持ち込み、子どもたちに飛行機のシミュレーター体験を行ったり、27日はANA、28日はJALのパイロット、客室乗務員、航空整備士のお仕事紹介を行い、実演やクイズを織り込み、楽しみながら航空の仕事の紹介をしました。

猛暑にもかかわらず、約3,600人もの方々が国土交通省にお越し頂き、「子ども霞が関見学デー」全体においては約36,500人もの方々が霞が関に訪れ、去年以上の盛況でした。

航空従事者による講演は、先着順で30名の小学生が出席しました。中には2日間参加しにくる熱心なお子様も見受けられました。

午前の部、午後の部に分けて1度ずつパイロット、客室乗務員、航空整備士によるお仕事紹介のプレゼンを開催しました。JAPAが大学生・専門学校生向けに開催している航空教室と異なり、子どもを対象としたお仕事紹介は、お子さんも飽きないようにクイズ形式による景品の配布や管制の実演等を織り交ぜた内容でした。「羽田空港の管制塔の高さは？」という質問を即座に回答した小学生には来場者の全員が驚きました。

27日は、全日本空輸株式会社よりパイロット、客室乗務員、航空整備士が講師としてお越しくださいました。講義の内容はパイロットの1日のお仕事紹介でした。パイロットのかばんの中には何が入っているのか？パイロットは出発前に飛行機のまわりを歩いて何をしているのか？休日は何をしているのか？についてお話を頂きました。普段直接話を聞くことがないパイロットからの話を小学生たちは目を輝かせて聞き入っていました。



28日は初日同様、日本航空株式会社よりパイロット、客室乗務員、航空整備士がお越しくださいました。パイロット講師の講義はパイロットが空で迷子にならないのはなぜか？という内容でお話頂きました。

高知のArrival Chartを見せてアンパンマンの登場人物が各FIXの名前として設定されていることなど、お子様の興味の湧く分野でお話頂き大変盛り上がりしました。

「子ども見学デー」は、子供たちを対象に業務説明や職場見学等を行うことにより、親子のふれあいを深め、子供たちが広く社会を知る体験活動の機械とする取組を行います。その他全国の機関で、職場見学など様々な体験イベントを夏休み期間中に実施します。

(文部科学省ホームページより)



協議会の企業・学校から提供品も多数



法人様からの提供品も多数ございましたが、ほとんどお子様たちにお持ち帰り頂き、満足して帰っていかれました。

また、講義の際のクイズの回答者への景品として、お子様たちには本当に喜んで頂きました。



写真撮影会

パイロット、客室乗務員、航空整備士コスプレ写真撮影会も実施いたしました。

初めて着る制服に興奮した様子で、現役の従事者になりきって、写真撮影に臨んでいました。

FTD 体験搭乗

去年に引き続き好評だったのが、FTD 体験搭乗でした。G1000 トレーナーを用いて、プロペラ双発機の操縦体験を楽しんでもらいました。体験者は受付にてサイコロゲームで当選したお子様を対象に行いました。まず、飛行機の基本操縦案内ビデオを鑑賞してもらい、操縦のイメージを持っていざ体験搭乗に臨んでもらいました。フライトは離陸して旋回、最後は着陸も体験してもらいました。

皆様興奮した様子で、初めての飛行機の操縦を非常に楽しんでいただけました。体験搭乗が終わった後は、付き添いの現役エアライン機長とツーショット写真撮影をして帰られました。



JAPAレポート

～航空身体検査についてのページを開設しました～

航空医学委員会

今般、操縦士協会の会員を対象に、航空身体検査証明に関する情報の提供および航空身体検査の内容や航空身体検査証明制度についての疑問や質問に答えることにより、会員が航空身体検査証明制度および健康管理についての理解を深め、より安全な飛行と適切な自己管理を目的として、協会の[会員サイト](#)に「航空身体検査関連ページ」を開設しました。

航空法および航空法施行規則には、航空機の正常な運航を行うにあたり身体要件に関しいくつかの条文が規定されています。

- ◇ 身体検査基準と身体検査証明の交付について（航空法第 31 条、航空法施行規則第 6s1 条および第 61 条の 2）
- ◇ 身体検査証明の有効期間について（航空法第 32 条、航空法施行規則第 61 条の 3）
- ◇ 酒精飲料等の影響下での航空業務の禁止について（航空法第 70 条）
- ◇ 身体検査基準の不適合状態での航空業務の禁止について（航空法第 71 条）

以上の法を順守し、心身ともに健康な状態でフライトを行うためには、パイロット自身も医薬品や航空身体検査等に関する正しい知識を持つことが必要になります。

今般開設したホームページには、一般財団法人航空医学研究センター（航医研）の協力を頂き同センターが発行している「パイロットのための 医薬品ハンドブック」を WEB 上で閲覧できるようにしています。

また、航空身体検査基準については上記の航医研のホームページの身体検査基準ページにリンクしています。

航空機乗組員からの航空身体検査に関する疑問・質問などの相談については、事業者が乗員健康管理部門を設置し産業医を配置して対応をしていました。

また今般最大離陸重量が 5,700 キログラムを超える飛行機を使用して、路線を定めて一定の日時により運航する航空運送事業者を対象に「航空機乗組員の健康管理に関する基準」が制定され、平成 29 年 1 月 1 日から適用となります。



操縦士協会に在籍する会員でビジネス航空関係に従事する操縦士ならびに自家用操縦士は現在約 2,000 名になりますが、身体検査証明についての相談窓口が身近に無い会員もいるのが現状です。

そのような会員を対象に、WEB を通じての窓口になりますが、航空身体検査を受検するにあつたての相談や、航空身体検査証明制度についての質問にお答えしていく体制を作りました。

相談や質問については事務局が操縦士協会の航空医学委員会、航空医学研究センターならびに航空局等に確認を行い、回答をしていきます。個人情報の取扱いについては慎重に取り扱う管理体制を構築しています。

安全な運航を行うには、航空機乗組員の身体要件は大きな要素の一つです。航空法の考え方は自らの判断で航空法への適合を求めていると考えられます。今回開設したホームページと相談窓口を活用し、より一層の安全飛行が実現されることを願っています。

～見学会報告～

◆ 航空自衛隊浜松基地見学会

<平成 28 年 8 月 1 日（月曜日）参加者 JAPA 会員とその御家族総勢 18 名>

北西部の山間より雷雲が近づく中、雨に降られることなく浜松基地の研修を終えました。浜松基地では、管制塔、管制レーダー施設の研修、基地内施設の説明、F 15 及び F 2 戦闘機の見学を行いました。管制施設では、地域の航空状況の説明、各種管制容量、管制機材の説明を受けるとともに、日々の管制官の着意事項などを伺い、大変貴重な研修となりました。また、航空自衛隊の現役主要戦闘機 2 機種を見学し、その洗練された機体形状とエンジンの大きさなどに関心を持ちました。さらにその後、基地に隣接する航空自衛隊が誇る浜松エアパークにも立ち寄り、航空自衛隊の歴史、装備、シミュレーター、展示物などなど、そのボリュームの多さに、1 日中滞在しても見足りないとの感想が参加者から漏れるほど、それぞれが大変有意義な研修となりました。RM



◆ 防衛省市谷台記念館見学会

<平成 28 年 8 月 19 日（金曜日）参加者 JAPA 会員とその御家族総勢 21 名>

防衛省本省に併設されている市谷台記念館のツアーに参加しました。午後のツアーに参加し、炎天下の中、防衛省の正門から入り、基地内を案内してもらい市谷台記念館へ。道中、儀仗広場を通過する際、米国陸軍参謀総長来訪のための準備を行っていました。国旗が日の丸のほかに星条旗が掲揚され、その準備に余念がない様子うかがうことができました。その後、記念館に到着しました。外見は過去の本体の両袖を切って、基地の中央に位置していたところから西側部分に移設されていました。戦後、東京裁判、三島事件のリアルな舞台にもなった建物はその外見は未だに洗練されており、歴史の生き証人たる存在として当ツアーのメイン会場となっていました。記念館では、歴史紹介映像、戦時中の各種遺品等の展示、会場の説明などを分かりやすく案内いただきました。2 時間半ほどのツアーでしたが、全体的に戦前戦後の貴重な資料などが多く、大変貴重な経験をすることができました。RM



委員会報告

～2016スカイスクエア高松～

GA 委員会 スカイスクエア担当

去る10月29日（土）、高松空港まつり2016のイベントに協賛する形で、スカイスクエア2016高松空港を開催しました。

例年同様、2つの空港で開催すべく計画し、復興支援の一環として熊本空港を選定していましたが、空港機能が不完全のため、泣く泣く断念しました。

昨年度参加させて頂いた高松空港は、大盛況のうちに終了することができ「今回も是非！！」と高松空港ビル様からお声掛け頂き、例外中の例外として2年連続の参加となりました。

高松空港ビル様によるPRビデオ作成および、県内の小中学校全校に告知した結果、昨年を上回る4500名のお客様にお越し頂きました。

昨年の反省をふまえ、お借りした場所は2倍、西日本支部にもご協力頂きスタッフを増員、フライングモデルプレーンは2.5倍の500機を準備したにも係らず、15:00には在庫が底をつき、参加できなかったお客様には大変申し訳なく思っております。

パイロット・CAのトークショーでは、珍質問(?)が続出し、担当したスタッフはタジタジでした。

また、ステージイベントのスケジュールが全体的に遅れたことは、多くのお客様にお越し頂いた証であり、我々スタッフにとっては嬉しい誤算でした。

毎回思うことは、ちびっ子達の純粋な質問を聞いていると、昔の我々もそうだったのか? と年齢を感じさせられるとともに、初心を思い出す次第です。

将来、PILOTに係らず、航空業界を目指してくれるちびっ子が増えてくれることを願って止みません。

大きなトラブルもなく無事に終了できましたこと、関係者の皆様がこの場をお借りしまして改めて御礼申し上げます。



～「小型航空機 RNAV 勉強会」について～

ビジネス航空委員会

ビジネス航空委員会では、委員会活動の一環として、長崎大学 中西善信様の協力を得て、「小型航空機 RNAV 方式」に関する勉強会を JAPA 会議室にて定期的に企画開催しています。10月23日に20名の参加者を迎え実施されました。

この勉強会は全3回（各回約2～3時間）で構成され、各回の講習内容は添付してある表の通りです。この表からもお分かりになると思いますが、初歩の段階から丁寧に説明していただけるため、RNAVに関する知識が少ない方でも気軽に参加できると思います。それは、中西講師の勉強会の冒頭で「RNAV / PBNに関する啓蒙が必要とされつつある業界で、これらの理解にむけた一助となりたい」という最初の言葉がこの講習内容に表れていると強く感じました。そして、「多くの人に飛行方式のしくみについて理解していただく」という考え方で進行し、細かく説明していただけますので、よく理解していない私などには大いに助かります。しかし、講習の中では多くの聞きなれない用語がでてきますので、勉強会後の復習をしっかりとしておくことが必要と強く感じました。最後には活発な質疑応答があり普段の疑問解消に役立てていました。

案内・申し込みはホームページの「会員サイト」に進み「イベント・セミナー・講習会・FTD」または「JAPAカレンダー」内の「RNAV 勉強会開催のお知らせ」をクリックすれば詳細事項の閲覧と申し込みができますので、参加してみてもはどうでしょうか。

日本の空では VOR の縮退が逐次進んできています。機体の装備も早いペースで充実してきています。今後、必ず RNAV 方式による飛行の必要性が高まっていくことは明らかです。勉強するのは「今」です。より多くの会員の皆様が、この勉強会を通じて RNAV に関し深い知識を得て、効率的で安全な飛行への一助になればと中西講師とともに委員一同考えていますので、奮ってご参加くださるようお願いいたします。次回は3月に開催予定となっております。詳細は決定次第 HP 又はメールマガジンにてご案内いたしますので、宜しくお願い致します。（松本 茂治）



	内 容
第1回	飛行方式の変化 そもそも RNAV、PBN って？ RNAV の仕組み（測位の原理）
第2回	FMS NavDB（航法用データベース） 飛行方式のコーディング
第3回	飛行方式の設計（特に RNAV）

委員会報告

～「小型航空機 RNAV 勉強会」について～

ビジネス航空委員会

RNAV は「許可不要」へ — 安全性向上への ICAO の新方針 —

長崎大学経済学部 准教授
(ICAO 飛行方式パネル 品質保証ワーキンググループ 前座長)
中西 善信

わが国において RNAV (広域航法) が本格的に展開され始めてからすでに 9 年が経過しました。RNAV は、オフセット進入の解消等を通じた安全性向上、飛行経路短縮や最低気象条件の改善を通じた効率性など、多くの便益をもたらしてきました。ところが、「ぜひ RNAV で飛ぶたいが、その許可取得が困難なので断念した」と運航者の方々がおっしゃるのをよく耳にします。わが国の場合、RNAV を行うためには国土交通大臣の許可が必要なのですが、その取得が非常に困難なのだそうです¹⁾。

しかし、ここで朗報です。ICAO (国際民間航空機関) 第 6 附属書 (航空機運航) が改正され、今年 11 月より、ICAO レベルでは「RNP AR 運航以外は RNAV に特別な許可を求めない」という形に制度変更されることになったのです。ICAO によれば、今回の改正の主目的は、RNAV の普及促進と当局のリソースの有効活用を通じた安全性向上です。もちろん、その便益を享受するためには国内法令等の改正が必要ですが、ぜひともこの機会を生かし、RNAV 導入加速を通じた安全性向上を推し進めてほしいと考えております。

そこで本稿では、第 6 附属書改正の骨子とその背景等について説明し、RNAV 許可制度見直しの必要性について皆さまのご理解を深めていただくことを目指したいと思っております。

第 6 附属書改正の骨子

2016 年 3 月、ICAO 理事会は第 6 附属書 (第 1 部、第 2 部、第 3 部) の改正を採択しました²⁾。その適用日 (Applicable Date) は同 11 月 10 日です。その中で、RNAV に関する監督当局による許可制度のあり方に関する規定が変更されました。

ポイントは、従来の「RNAV 実施にあたり、監督当局の許可を受けていること」との規定が、「飛行規程、又は、国の承認を受けた他の文書中に、RNAV 実施の能力に関する情報が含まれていること」というような規定に置き換えられた点です³⁾。すなわち、(国が第 6 附属書の改正を自国規程に反映すれば)、運航者は、RNAV に必要な訓練を通常の訓練の一環として実施し、また、航空機の適合性等を確認し運航規程等に必要な規定を盛り込んでおけば、逐一許可申請・審査の手順を踏まなくとも RNAV を行うことができることになるのです。

なお、この改正によって RNAV が監督当局の目の届かないものになってしまうわけではありません。新しい第 6 附属書は、監督当局に対して、運航者が RNAV に関して必要な手順 (プロシジユア) 等を定め規程に盛り込むことを確認 (ensure) するよう求めています。ここで運航者が定めるべき内容は、a) コックピット・プロシジユア、b) 乗組員の資格と技量に関する要件、c) 要員訓練プログラム、及び d) 整備手順の 4 点です。すなわち、新しい第 6 附属書に従えば、安全確保に必要な枠組みを維持しつつ、RNAV 実施に必要な諸作業を大幅に簡略化することが可能になるのです。

～「小型航空機 RNAV 勉強会」について～

ビジネス航空委員会

第6 附属書改正の背景

ICAO によれば、今回の第6 附属書改正は、「安全性とバターの規制緩和」ではなく、「RNAV 普及促進を通じた安全性向上のための規制緩和」です。この点に関して ICAO や諸外国は、ICAO が加盟国に発出した通知文書（ステートレター）や、ICAO 各種会合に提出した文書において、以下の2点を強調しています。

第1に、「RNAV 利用の手続きの簡素化により、一層の安全性向上が期待できる」という点です。ICAO は、これまでの許可審査手続きが RNAV 普及のネックとなっていたと指摘しています。パネル会合では、豪州航空安全局（CASA）や欧州航空安全局（EASA）の検討に基づき、「RNAV 許可制が安全性向上に及ぼす効果は極めて限定的」であり、「当局がとして RNAV 許可審査に膨大なリソースを掛けざるを得ない状況から、別の局面においてかえって安全性が阻害されている」とも述べられています。

第2に、RNP AR 以外の RNAV が、すでに ILS カテゴリー I と同等レベルの普通の運航だと考えられている点です。例えば RNAV5 は在来型 B747 でも対応可能な 1980 年代（あるいはそれ以前）の技術を想定して開発されたものです。もちろん、RNAV 導入当初に許可制を適用したのにはそれなりの必要性があったことでしょう。しかし導入から9年の歳月が流れ、RNAV の運航実績は着実に蓄積されてきています。その中で、ICAO として許可制見直しを決めたのもむしろ自然な流れだといえるでしょう。

ICAO 加盟国や諸国際機関は上記の議論をほぼ全面的に支持しています。ICAO が今回の第6 附属書改正に先立ち加盟各国及び諸国際機関に対して意見照会した結果をみても、反対意見を述べたのは1ヶ国だけでした（賛成意見には、本改正の履行をより実効性あるものとするためのコメントが付されたものを含む）。上記反対意見の趣旨は「許可制度がないと安全性が低下する」というものでしたが、ICAO はその考えを支持しないと回答しています。「許可制度を撤廃して RNAV 普及を促した方が安全につながる」と考えているためです。

また ICAO は、第6 附属書の改正が各ステークホルダーの安全・財務・環境・業務効率等に及ぼす影響を評価し、その結果を発表しています。その内容は、訓練実施や規程改正等に伴う費用は生じるものの、RNAV の導入普及により安全・財務・業務効率等に対してプラスの影響が生じるというものでした。

対応遅れの影響

上記のとおり、RNAV 許可制度見直しは、安全のために必要な仕組みを堅持しながら効率性を追求し、そして何より安全性を向上する重要な方策であるといえます。わが国においても早急な対応が望まれますが、ここでは、対応が遅れた場合の影響のうち特に重要な3点について触れたいと思います。

第1に、今後、わが国運航者による RNAV 許可取得手続きに対する、メーカーのサポート対応に変化が生じる可能性があります。運航者が RNAV 航行許可を申請する際、運航している航空機が RNAV の要件に適合していることを示す必要があります。その際、通常は航空機メーカーやアビオニクスメーカーから、その適合性を示す書類を入手し、許可申請書に添付します。各種メーカーはこれまで、申請プロセスにおいて求められる様々な資料を提供し、便宜を図ってくれていました。しかし今後、世界で RNAV 許可制廃止が進むにつれ、メーカーとして、ICAO が許可制を求めている中で日本のユーザーのためだけに特別な資料を作成提供するのは割高になってくると考えられます。その結果、わが国での RNAV 航行許可制度の見直しが遅れた場合、RNAV 航行許可取得のハードルは、現状維持ではなく一層高いものとなり、RNAV 普及にブレーキがかかってしまう恐れがあります。

第2に、わが国の方針は、海外での RNAV 普及にも影響を及ぼします。今後世界は「RNAV 許可不要」を前提とした制度に移行するでしょう。その結果、諸外国の空域・空港において、RNAV 導入推進・義務化の流れ

委員会報告

～「小型航空機 RNAV 勉強会」について～

ビジネス航空委員会

が加速化すると考えられます。一方、現行の制度化では、本邦運航者が国外において RNAV 航行する場合も日本国国土交通大臣の許可が必要です。今後諸外国において許可制が廃止されてもこの仕組みは変わりません。制度改正までの間、RNAV が義務化された海外空港に就航する上で、わが国など許可制を堅持する国の運航者「だけ」が本国の許可を必要とするという状態が生じるのです。その結果、特定空域から本邦運航者が締め出されるという事態も生じかねません。

第3に、わが国の RNAV 経路について、外航は本国の許可なく飛行できるのに、本邦運航者のみが国土交通大臣許可を取得しない限りこれを飛行できないという事態が生じる可能性があります。わが国が整備した RNAV 経路を外航が優先的に飛ぶ状況になってしまうのです。その結果、やや誇張すれば、許可取得のためのコスト差により、同一区間の運賃が本邦航空会社と外航とで異なるという状況も生じうるのです。

結 語

繰り返しになりますが、ICAO による RNAV 許可制度の見直しの究極の目的は、RNAV 導入の加速を通じた安全性向上です。わが国も早急に対応すべきです。特に、VOR 縮退が進むわが国において、RNAV 経路を飛行できないということは計器飛行できないということに近いのです。このため、RNAV 航行許可制度の見直しは、レギュレーター部門だけでなく、VOR 縮退を主導した部門も含め航空局全体あるいは航空界全体で取り組むべき課題だと考えます。

RNAV 航行許可の見直しは関係者全てにメリットをもたらします。レギュレーター部門は貴重なリソースを他の重要な職務に振り替えることができます。運航者も同様です。これまで RNAV 適合機材を持ちながら許可手続きの困難さゆえに RNAV を断念してきた運航者が、こぞって RNAV を行うようになるでしょう。そして何より、最終的な受益者である一般市民が、RNAV 導入加速による安全性・効率性向上といった便益をより一層享受することができるようになるのです。いち早く第一歩が踏み出されることを願う次第です。

注

- 1) わが国の場合、航空法第83条の2及び同施行規則第191条の2に基づき、本邦運航者は、RNAV(航法精度を指定した RNAV) を行おうとする場合、カテゴリ II/III 精密進入等と同様、国土交通大臣の許可を取得する必要があります。
- 2) ICAO 第6附属書は3部構成となっています。第1部は航空運送事業、第2部は固定翼一般航空(ジェネラルアビエーション)、第3部は回転翼機に関して、それぞれ航空機運航に係る標準・勧告方式(SARPs)を定めています。RNAV 航行許可に関する規定は、今回の改正も含め、基本的に第1部～第3部共通です。なお本稿では、専門外の読者も想定して、第6附属書の条文を平易な表現に置き換えています。公式条文については第6附属書そのものをご参照下さい。
- 3) RNAV には RNAV5、RNAV1、RNP APCH 等、複数の種別があり、機体等によって実施可能な RNAV 航行の種別が異なります。また、RNP AR 運航に関しては従来通り個別許可の対象とされています。

航空図書館のご案内

航空図書館は日本で唯一の航空専門図書館として1955（昭和30）年4月1日に開設されました。

【ご利用案内】

- ・入館手続 閲覧は無料公開制です。
- ・入館する際カウンターで入館票に氏名・連絡先等を記入していただきます。

【開館時間】

月曜日～金曜日 午前10時～午後5時

第3土曜日 午前10時～午後5時

- ・休館日：日曜日、祝祭日、土曜日（第3土曜日を除く）・年末年始・特別整理期間（2016年は3月1日（火）～3月8日（火）の間、休館いたしました）

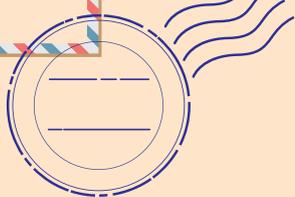
【所在地】〒105-0004 東京都港区新橋1-18-1 航空会館6階

TEL 03-3502-1205 / FAX03-3503-1375

詳細は日本航空協会ホームページ（<http://www.aero.or.jp> から航空図書館を参照ください）皆様のご利用お待ちしております。



「パイロット」誌 読者プレゼント コーナー



せとうち
シープレーンズグッズ
(右写真) 5名様に。

AIRDO
2017年版卓上カレンダー、
ベア・ドゥぬいぐるみ (Sサイズ)
セットで3名様に。

応募締切：12月3日（土）



せとうちシープレーンズ様、AIRDO様より、読者プレゼントをご提供頂きました。応募方法はJAPA Facebook をご覧下さい。右のURLから閲覧いただけます。尚、当選の結果発表は商品の発送をもって替えさせていただきます。



JAPA ではイベントを多数主催しております。以下、一部今後のイベントの告知を致します。この他にも、航空安全講習会、小型機セーフティセミナー、ブラッシュアップセミナー等行っています。開催の日程が決まりましたら随時 HP を更新します。

また、会員様限定のイベントも行っておりますので、ご興味のある方は是非ご参加下さい。

航空教室

東京会場	2016年12月3日(土)	10:00-17:00	野村不動産天王洲ビル「ウィングホール」
福岡会場	2017年1月21日(土)	10:00-17:00	福岡空港統合庁舎2階 A会議室
愛媛会場	2017年3月4日(土)	10:00-17:00	ひめぎんホール別館 第13会議室
参加費：無料 内容：パイロット、CA、管制官、グランドスタッフによる講義及びグループディスカッション			

TEM/CRM グランドスクール

大阪会場	2017年3月2日(木)	13:00-16:00	ドーンセンター5F セミナー室
大阪会場	2017年3月3日(金)	10:00-14:00	ドーンセンター5F セミナー室
参加費：1日のみ or 2日のみ			
	2,000円(会員)	4,100円(一般)	
両日(1日&2日)			
	3,100円(会員)	7,200円(一般)	
内容：Human Factor, CRM Skill, Threat & Error Management			

機長養成講習会

沖縄会場	2017年1月27日(金)	13:00-17:00	那覇空港国内線1階 多目的会議室A
参加費：1,000円(会員) 5,200円(一般)			
内容：航空従事者試験官・運航審査官 講義			

今後のイベントスケジュールについては JAPA ホームページのセミナー・イベントカレンダーからもご覧いただけます。



イベント一覧と
お申込みはこちらから！



● 協会からのお知らせ ●

2016年10月

会員福利厚生規程の廃止について

現行の福利厚生規程は、10年間の暫定規程（2010年策定／2020年終了）として2,000万円を原資に運営しております。

【給付内容：結婚祝金 20,000円／弔慰金 100,000円（対象：60才未満の正会員）／供花料 20,000円】

個人の価値観が多様化している社会情勢等を背景に、給付対象が特定の会員になりつつある現状と福利厚生制度の趣旨について、検討を重ねた結果、今年度末（2016年3月31日）を持って、現規程による給付事業を廃止することとしました。給付手続きにつきましては、以下の取扱いとさせていただきます。

支給終了日	2017年3月31日事由発生分まで
申請期限	2017年9月30日までに申請書が事務局に到着していること

なお残金については年度末での概算確定後、福利厚生制度の充実化を目指して、新たな還元方法を検討のうえ活用して参ります。

セミナー・忘年会のご案内

既にメルマガやホームページの会員ページにてお知らせしておりますが、操縦士協会では会員の皆様との懇親の場と致しまして、セミナー・忘年会を初めて企画致しました。会員の方でしたら、どなたでもご参加いただけますので会員の皆様同士の交流の場としても是非ご活用下さい。

【日時】

2016年12月9日（金）

16：45-17：30 ライフプランセミナー

17：30-18：30 意見交換会

18：30-20：30 忘年会

【場所】

AP 浜松町（東京都港区芝公園2丁目4番1号）

【会費】

¥5,000（当日受付にてお支払をお願い致します。）

【お申込期日】

2016年11月25日（金）

★お申し込みはホームページ（会員ページ）よりお願い致します★

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



JAPA案内

会員ページへ
ログインは
お済ですか？

ホームページリニューアルに伴い、会員ページへのログイン方法が変更になりました。

当システムには堅牢なセキュリティと安定したサーバー稼働率(99.9%)を誇り、ビジネスソリューションソフトとして定評のあるGoogleAppsを導入しています。またGoogleカレンダーやドライブを利用することで新たなコンテンツの充実を図り会員の皆様へ有益な情報を提供できるよう、運営に努めて参ります。



尚、前回同様電子書籍サービスの利用等も引き続き行っておりますので、是非ご登録をお願いいたします。

1

JAPAホームページ
会員ページをクリック



2

ログインボタンを押し
こちらには、JAPAからお配りした「会員ID番号(数字7桁)」のあとに「@japa.or.jp」を入力。
例：1234567@japa.or.jp



3

こちらには、JAPAからお配りした「仮パスワード」を入力



4

「同意する」を選択後、
任意のパスワードへ変更

※注意事項
任意のパスワードへ変更後は、個人情報保護の観点から事務局での確認ができません。
お忘れの際はパスワードの再設定をお願いします。



5

「許可」を選択後個人の会員情報を
確認適宜設定後、完了



※その他、詳細については送付しておりますログインマニュアルを別途ご確認ください
尚、会員ID番号等、不明点がございましたらJAPA事務局までお問合せください

JAPA事務局ホームページ担当宛 メール japa@japa.or.jp



ちびっこ航空教室



開催報告

8月8日に小学生を対象とした航空教室を開催致しました。夏休み中のこともあり、数多くの応募を頂きましたが、抽選で15名(7組)の親子に参加して頂きました。初めて見るフライとシミュレーターに興奮した様子でお子様たちは終始ご機嫌に体験搭乗を楽しんで頂きました。離陸から着陸まで教官の指示に従いながら、操縦体験をしてもらいました。フライトコースは、羽田空港を離陸して、富士山付近まで遊覧し、急旋回やスローフライト、失速など航空機では普段体験できないダイナミックな動きも再現しました。



今回参加されたお子様の中にはお父さんがパイロットのお子様もいて、将来パイロットを夢んでいる小学生たちにとって、良い体験になったかと思えます。また、体験搭乗後にはフライトを楽しんだことを証して、修了証の授与式を行いました。



イベント概要

開催日時：2016年8月8日(月)
開催場所：JAPA FTD室
参加費：無料

次回開催予定 については、決まり次第操縦士協会 公式ホームページや Facebook でご案内致します！お楽しみに！！

公益社団法人 日本航空機操縦士協会 事業サポート室



JAPA
ホームページ



詳しくは WEB へ
<https://www.japa.or.jp>

パイロット Vol.10 / 2016 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 <https://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



Photo by Boeing Company

明日の空へ、日本の翼



JAPAN AIRLINES