

◇—————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
会員メールマガジン Vol.133 2024/1/15
◇—————◇

いつも JAPA メールマガジンをご愛読頂きありがとうございます。
今号は以下の内容でお送りいたします。

【お願い】

住所等の登録内容に変更がある方は JAPA 会員ページにて変更
手続きをお願い致します。会員向け無料配布刊行物等の特典
を得られなくなりますので、御協力をお願い致します。
会員ページへのログイン方法につきましては下記メルマガを
ご参照下さい。

★—————INDEX—————★

- [1] 【三役コラム】安全文化について
- [2] 【常務理事コラム】パイロットにおけるワーク・ライフ・バランスについて
- [3] 【航空局】「令和6年能登半島地震に係る救援活動を行う航空機に係る許可手続き等の柔軟な運用」について
- [4] 【航空局】注意喚起ノータムの発行について（石川県金沢市周辺）
- [5] 【航空局】（能登地震関連）航空交通情報の提供について
- [6] 【航空局】「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手続き等の一部改正について（デジタル原則関係）」について
- [7] 【航空局】「屋久島空港周辺における捜索救難活動に伴う注意喚起ノータム」について
- [8] 【航空局】「国際民間航空条約第6付属書第2部の一部改正について（空港等の消火救難体制の評価関係）」について
- [9] 【会員の皆様】AIM-J・手帳・パイロット誌等の郵送方針について
- [10] 【新発売】JAPA SHOP よりご案内
- [11] 【お知らせ】「第45回ATSシンポジウムのレジュメと動画」掲載について
- [12] 【お知らせ】航空安全講習会のご案内
- [13] 【VOICES FEEDBACK】
 - <①AFT OHEDO Direct BEKLA のヒヤリハット>
 - <②撤収フライト進入中に「準備よし」>

- [14] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開
- [15] 【お知らせ】 セミナー・イベント
- [16] 【お知らせ】 会費のクレジットカード決済の導入について
- [17] JAPA 会員ページログイン方法



- [1] 【三役コラム】 安全文化について
会長 進 俊則



2024 年、今年も宜しくお願い致します。
JAPA 会長の進です。

今回は安全文化についての話です。
1990 年代に J.Reason の組織事故という著書で分類され、
今でも基本となっている重要な 4 つの文化です。

- 1.報告する文化
- 2.公正な文化
- 3.柔軟な文化
- 4.学習する文化

この中で最も大切なのが学習する文化ですが、そこに至るまでに報告、公正、柔軟な文化が要になります。

航空関係の企業や組織では、報告の文化を醸成するために、エラーや違反を報告することが報告者の不利益にならないように、ヒューマンエラー非懲戒の原則を謳っています。

ただし、報告された場合に限りです。隠蔽した後に発覚した場合などは適用されません。

これらの報告は、安全部門で分析し公開され再発防止の対策が打たれます。直接要因のみならず背景にある要因、例えば環境や手順の見直しが重要です。

こうした非懲戒ポリシーを堅持するのが公正な文化の一部です。
公正な文化が脆弱な場合どうなるでしょう。

- ・第一線はリスクを報告しなくなる。
- ・管理側はリスクを知ろうとしなくなる。
- ・中間層は何でも上位職にお伺いをたてる。
- ・現場に対してマニュアル遵守ばかりを強調する。
- ・自ら考えて行動しなくなる。

結果、レジリエンス能力（しなやかさ）が低下することになります。

過去に大きな列車事故で、出勤途中の社員が数名その列車に乗っていました。怪我人も出た事故でしたが、彼らは上司に連絡して指示を仰ぎました。上司は、状況が分からずタクシーで出社するようにと。救助に参加することなく、会社へと向かいました。

彼らを批難するのではなく、自ら考えて行動する能力を大切にということです。そして学習する文化を醸成しましょう。

安全は全てのことに優先します。

他の何物とも比較してはなりません。

優先するという言葉自体、比較しているかにも思えますね。

企業や組織の存立基盤だと認識しましょう。

★

[2] 【常務理事コラム】パイロットにおけるワーク・ライフ・バランスについて
常務理事 山村 洋司

★

最近「働き方改革」とともに耳にする事の多い「ワーク・ライフ・バランス」。働くすべての方々が、仕事と育児や介護、趣味や学習、休養、地域活動と言った「仕事以外の生活」との調和をとり、その両方を充実させる働き方・生き方と定義されています。

我々の世界においても、最近育児休暇を取得するパイロットが増えていると聞きます。航空業界においては、2030年問題を目前にロシア迂回ルート開始により、パイロット不

足が深刻な状況下にあります。その中で若いパイロットが育児休暇を取得する事は、パイロット不足に更に拍車をかける事態となりますが、少子化対策としては仕方ない事だと思います。

我々昭和世代は、訓練・審査に追われ、家庭は妻が受け持つ風潮がありました。また、休暇により同期から遅れたくない思いが強く、機長昇格の為に家庭を犠牲にして来たかもしれません。

しかし最近の機長昇格では、CRM 能力が重視され、特に Communication 不足により機長になれない乗員が増えています。Communication 能力は、普段のフライトや訓練で培う物ではなく、日々の家庭生活において培う物だと考えています。Communication 不足の乗員は、日々のフライトで疲れ、家に帰ると奥さんと殆ど会話していません。その様な中で育児休暇を取得する事は、家族との会話が増え、Communication 不足を補うのに良い機会だと思います。

乗員養成の観点からすると、育児休暇はデメリットですが、機長昇格の観点からすれば Communication 能力の向上と少子化対策を含めメリットはあると思います。

仕事がうまくいくことで私生活でも心のゆとりを持つことができる、私生活が充実することで仕事のパフォーマンスも向上するなど、相乗効果が期待できます。

★

[3] 【航空局】「令和 6 年能登半島地震に係る救援活動を行う航空機に係る許可手続き等の柔軟な運用」について

★

令和 6 年能登半島地震により甚大な被害が広範囲で生じており、航空機による物資輸送を含む救援活動が不可欠となっている状況に鑑み、国土交通省航空局としては、当面の

間、救援活動に従事する航空機に係る航空法の手続きについて、添付のとおり柔軟な運用を行うこととしましたので、お知らせいたします。

<https://www.japa.or.jp/8746>

★

[4] 【航空局】注意喚起ノータムの発行について（石川県金沢市周辺）

★

能登半島における地震に伴い、石川県金沢市周辺空域で活動する航空機等の安全運航確保のため、飛行に関する注意喚起ノータムが発行されておりますのでお知らせします。詳細は添付のノータムをご確認いただきますようよろしくお願いいたします。

<https://www.japa.or.jp/8725>

★

[5] 【航空局】（能登地震関連）航空交通情報の提供について

★

能登半島における地震に伴い、石川県珠洲市周辺空域で活動する航空機等の安全な運航を確保するため、以下のとおりお知らせします。詳細は添付のノータムをご確認いただきますようよろしくお願いいたします。

<https://www.japa.or.jp/8707>

★

[6] 【航空局】「超軽量動力機等に関する航空法第 28 条第 3 項の許可の手続き等の一部改正について（デジタル原則関係）」について

★

（改正日：令和 5 年 12 月 20 日）

航空局 安全部安全政策課より、12/20(水)付けで表記通達
が改正されたとの連絡がありました。

添付のとおりお知らせいたしますので、ご参照ならびにご承知おきください。

<https://www.japa.or.jp/8703>

★

[7] 【航空局】「屋久島空港周辺における捜索救難活動に伴う注意喚起ノータム」について

★

屋久島空港周辺における捜索救難活動に伴う注意喚起ノータ
ムを発行しておりますので、お知らせいたします。

<https://www.japa.or.jp/8689>

★

[8] 【航空局】「国際民間航空条約第6 付属書第2 部の一部
改正について（空港等の消火救難体制の評価関係）」 について

★

国際民間航空条約第 14 付属書では、運航する飛行機の大き
さ等に合わせ、空港等に消火救難体制区分（RFFS カテゴリ
ー）に従った体制の確立が 義務付けられています。また、
第6 付属書第1 部では、航空運送事業者に対し、使用する空
港等の RFFS カ テゴリーについて、航空機の型式や運航目的
による安全リスクレベルを評価するこ とが規定されています。

<https://www.japa.or.jp/8650>

★

[9] 【会員の皆様】 AIM-J・手帳・パイロット誌等の郵送方針について

★

今般、収支改善の取り組みの一環として、当面の間、2024年 Summer 号のパイロット誌より毎年 Summer 号の郵送を停止し、ホームページ内の電子版で閲覧いただくことと致します。

Winter 号につきましては引き続き冊子を郵送させていただきます。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8761>



[10] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

・ AIM-JAPAN 2024 年前期版（日本語）

ご注文については以下 JAPA SHOP をご覧ください。

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



[11] 【お知らせ】「第 45 回 ATS シンポジウムのレジュメと動画」掲載について



ATS の原点である「パイロットと管制官の共通の理解」をより一層深めるため一般財団法人航空交通管制協会との共同主催で ATS シンポジウムを開催しております。

【当日資料】

10 月 23 日（月）以降、航空交通管制協会ホームページより、各自ダウンロードをお願い致します。

詳細は HP をご参照ください。

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=8>



[12] 【お知らせ】 航空安全講習会のご案内



皆さま本年も航空安全講習会開催の取組みにご理解ご支援を頂きますようお願いいたします。

年明け早々、衝撃的な航空事故が発生いたしました。
今後運輸安全委員会によって明らかにされてゆくと思いますので調査の行方を見守りたいと考えています。

今年度最後の航空安全講習会を以下のとおりご案内いたします。

日時：2024年2月4日(日) 13:00~17:00

場所：JAPA 会議室 A・B

開催方法：ハイブリッド型（会場+オンライン）

プログラム：JAPA ホームページ参照

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>

今年度から実施しているご自宅などで受講可能な、オンライン（ハイブリッド型）開催ですが、タイムパフォーマンスの観点から受講の皆さまから好評を得ていますので、この機会に是非受講をご検討ください。



[13] 【VOICES FEEDBACK】

<①AFT OHEDO Direct BEKLA のヒヤリハット>

<②撤収フライト進入中に「準備よし」>



①AFT OHEDO Direct BEKLA のヒヤリハット

羽田 RWY 34R BEKLA 2B DEP で離陸後、右旋回を開始し、Departure Control にイニシャルコンタクトしたところ、“After OHEDO Direct BEKLA”の指示でした。700ft

付近で手動操縦により Bank が制限を越えないようにモニターしつつ、ピッチや速度のモニターと忙しい中、ATC 指示の内容を考える余裕もなく Acknowledge しました。

Flap 5 から Flap 1 までオーダーし、PM に FMS への入力をオーダーしました。昨今、OHEDO と EDOJO を間違えて入力した事例があったことから、そこだけは間違えないようにと、STBY Execute の段階で OHEDO-BEKLA の接続を確認し、Execute しました。

Flap を上げ、Auto Pilot を入れ、もう一度確認したところ、ND 上に OHEDO がなく、EDOJO から線が延びていたことに違和感を持ち、もう一度確認すると、何と EDOJO と BEKLA がつながっていました。おそらく、STBY Execute の時点で Leg が繰り上がったのかもしれませんが。ATC に“Radar Vectorto BEKLA”を要求しましたが、ATC からは、“今からですか？”と少し怪訝な感じの返答で、直ぐに HDG がもらえませんでした。

とりあえず、“Due to System Trouble”と伝えました。幸い EDOJO 直前に HDG をもらえた、ホットしたと同時に、あまりに低高度かつ Workload が高い状態で ATC に指示されたこと、そして、OHEDO から BEKLA に直行しても殆ど経路が変わらず経路短縮のメリットがないことに苛立ちを感じました。管制の返答の様子から、我々が、荒川上空を無視して早く BEKLA に向かいたい意向だと勘違いされていると思ったので、苛立ちを押さえながら、“日本語で申し上げます。低高度で FMS を操作するとエラーが生じる恐れがありますので、ご理解ください”と伝えました。ATC からは、“このまま飛行継続できますか？”との問合せを受けました。会話がまったく噛み合いませんでした。

管制官は離陸直後のパイロットの Workload を想像することが難しいかもしれません。たとえば、羽田 RWY 05 や、仙台 RWY 27 からの離陸では、離陸許可と同時に HDG が指示されることが頻繁にあります。予期しているため、LNAV の

Disarm を失念する可能性を事前に PM へ Briefing しています。

また、たとえば鹿児島 RWY 34 からの離陸直後には、必ずと言ってよいほど HDG の指示があります。ATC の好意で行っていただいていることも多く、あえて断ることはしていませんが、今回のことを踏まえ、Workload 軽減のためにも、“Request Planned Route”や“Request Follow SID”などを積極的に行おうと思いました。

早い段階で Auto Pilot を入れ、Workload の軽減を図ることで、今回の事例を防ぐ防御策になると思うものの、状況によっては Auto Pilot を入れない場合もあります。低高度における ATC 指示や羽田や成田など進入着陸のフェーズにおいて混雑解消のために、やむを得ず APCH Type や使用滑走路を変更することがあると思いますが、これらが非常にパイロットの Workload を高めていることを理解してほしいと思います。

☞ VOICES コメント

Autopilot を Engage させた後に、再度 Route Modification を確認したことは重要であり Cross Verification がしっかりと機能していましたね。離陸後 Workload の高い中での CDU 操作は PM のモニタリングを阻害することになりますので、管制側もその点を理解していただき、指示を出していただくと助かりますね。

②撤収フライト進入中に「準備よし」

2 つの RWY がある河川敷滑空場で、土手側から撤収ロングを予定して出発した ASK 21 が場周してベースを飛行中、川側ピストが「準備よし」無線をかけ発航しようとした。進入機（ベースの ASK 21）はロングランディングする旨を複数回無線送信したが、第一川側のピストは発航準備を続けた。同機がファイナルに入ったところで、川側ピストは同機に気付き、発航スタンバイをかけた。こうなった要因として、川側ピストは撤収ロングを予定して場周している土手側の ASK 21 に気付いていなかった。また、土手側ピストは同機

がロング着陸のための場周中に川側が発航することの問題を認識しておらず、川側の発航準備に待ったをかけなかった。

☞ VOICES コメント

複数滑走路を使用する運航時には滑走路相互の状況把握と調整が欠かせません。撤収やピストチェンジの際は空中、地上とも交通が錯綜しがちになるため、両ピスト間で緊密な意思疎通を行うことが重要です。



[14] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開



E-Journal を公開致しました。
ぜひご覧ください。

《ATS 委員会》

・【JAPA E-Journal 2023-015】

ATC 再発見 Vol.043 【STAR に関わる AIP 改正】

《運航技術委員会》

・【JAPA E-Journal 2023-016】

「2023 年の総括」

<https://www.japa.or.jp/e-journal>



[15] 【お知らせ】 セミナー・イベント



《航空安全講習会》

2月4日 東京 / オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>

《第 21 回小型航空機セーフティセミナー》

2月8日、9日 神奈川 / オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=6>

《セミナー・講習会受講に際しての注意事項》

JAPA が主催するセミナー・講習会等のイベント開催につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大を予防するため、ご参加のみなさまへの注意事項や連絡事項を取り決め、当該運用手順に従い遂行してまいりました。

この度、厚生労働省ならびに東京都福祉保健局によって示された「2023年3月13日以降のマスク着用の考え方」に従い、今後、同年4月1日以降に開催されるセミナー・講習会へのご参加にあたりましては、改めて下記内容をご確認いただきますようお願い申し上げます。

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/japa20230401.pdf>

尚、その他のセミナー・イベント情報に関しましては随時ホームページ及びメールマガジン等でご案内致しますので、少々お待ちくださいますようお願い申し上げます。

★

[16] 【お知らせ】 会費のクレジットカード決済の導入について

★

クレジットカードによる年会費決済を導入致しました。
カード決済をご希望の方は、会員ページよりクレジットカードのご登録をお願いします。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/7460>



[17] JAPA 会員ページログイン方法



1.JAPA 会員ページへアクセス

※ブラウザはグーグルクロームを推奨しています。

<https://member.japa.or.jp/login2.html>

2.メールアドレス入力（会員 ID 番号@japa.or.jp）

3.仮パスワード入力

※メールアドレスおよび仮パスワードは協会からお送りしておりますメールをご覧ください。

4.住所確認、秘密の質問を設定

5.初期設定完了

詳しくは以下、ログインマニュアルをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/member/how-to-login>

★次回の配信は2月中旬を予定しております★

JAPA メールマガジンの配信先変更方法及び配信停止方法については以下、ご参照の上、お手続きください。

<https://www.japa.or.jp/mail-magazine>

【発行】公益社団法人 日本航空機操縦士協会

電話 03-6809-2902

メール japa@japa.or.jp

ホームページ <https://www.japa.or.jp/>
