パイロット

2020 Winter

Japan Aircraft Pilot Association

© Peach Aviation

https://www.japa.or.jp

『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。

パイロット

2020 Winter INDEX

03 **新年のご挨拶** ／ 井上会長

04 **年頭の辞** ／ 国土交通省航空局

08 **専務理事挨拶** ／ 畑辺専務理事

09 **航空気象シンポジウム開催報告** ／ 航空気象委員会

11 **Peach Aviation 株式会社へ行ってきました**

14 **パイロットの健康管理　豆知識** ／ 中島副会長

16 **表彰報告**

17 **代議員選挙結果** ／ 選挙管理委員会

18 **イベント報告** ／ セミナー・委員会・支部等報告

23 **職員紹介**

24 **JAPA 案内** ／ セミナー開催案内 等

会長挨拶 ～ 新年のご挨拶 ～

井上　伸一

明けましておめでとうございます。

パイロット誌の読者の皆様、会員の皆さまにおかれましては穏やかな新年を迎えられたこととお慶び申し上げます。旧年中に当協会に対して頂いたご支援に対し厚く御礼申し上げますとともに、年末年始にも休むことなく空の安全を守り、支えて頂いた皆さまに改めて深く感謝申し上げます。

昨年も温暖化の影響なのか従来にないような規模の災害が発生しています。大規模災害発生時には、救難ヘリコプターの活動や報道機関などの各種小型航空機の活動が会員をはじめとした操縦士により安全運航を確保しながら実施されています。ありがとうございます。

さて昨年は、天皇の退位ならびに新たな天皇陛下の即位に関わる各種行事や、G20などもあり操縦士の皆様には飛行自粛にご協力を頂き有難うございました。

2020年はいよいよ東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。昨年はラグビーW杯が行われ海外からのお客様が数多く日本を訪れました。今年はさらに多くの方が訪れることが予想されています。国際線利用の利便性を高めるため羽田空港の北側からの進入が3月から開始されます。東京上空の飛行に関しては、飛行経路下の自治体や関係先の理解を得るべく行政が努力を重ねています。私達操縦士としては、安全を最優先に騒音・落下物対策など自らができる範囲で最善を尽くす必要があります。同時に新たにTCAが北側に設定されるため、東京上空の飛行について従来に比べ制約が加わることになりますが。北側進入を行っていない時間帯のTCA内飛行について関係者が知恵を出し合い有効利用できることを期待したいと思います。

2019年の航空事故は前年の14件から減少し11件でした。運輸安全委員会の航空事故の統計を見ますと、1974年以降では2013年と同じく最も少なくなっています。航空事故の防止に努力をされて来られた操縦士を始めとする関係する方々の取組に敬意を表するとともに、操縦士協会では引き続き各種セミナー・シンポジウムや安全講習会などを開催し安全啓発を進めてまいります。

また操縦士協会からも委員を派遣していますが、VOICES・航空安全情報自発報告制度の有効活用が航空安全にとり大きな役割を果たしています。年に3回発行されているFEEDBACKの活用とともに、自らの体験を積極的に報告することがより幅広い情報の共有に繋がります。VOICESへの情報提供を宜しくお願いします。

自家用操縦士からエアラインパイロットまで幅広く操縦士を組織する国内唯一の公益社団法人として、公益目的事業を推進することにより「誰からも信頼され愛される航空の実現」という協会のビジョンを達成するための活動を今後とも継続してまいります。航空の裾野拡大、小型航空機の安全確保、ドローンに関する協議会など対外的な各種委員会への委員の派遣を行い、操縦士の視点から活動を進めています。また、協会独自の航空教室やイベントへの参加など航空の理解を広める取り組みを行っています。活動は会員のボランティアにより支えられていますが、一部の会員への負担が年々大きくなって来ています。より多くの会員が協会の活動に参加されることがビジョンの達成に近づけるものと考えています。是非皆様のご協力を頂きたくお願い申し上げます。

最後になりますが、新しい年が皆様にとり希望にあふれた良き年になりますように、そして航空界が安全でますます発展することを祈念しまして新年のご挨拶とさせて頂きます。

年頭の辞

国土交通省航空局長

和田　浩一

新年明けましておめでとうございます。

令和の時代となって初めての新年となりますが、職員や関係者の方々が穏やかな新年を迎えられたことをお慶び申し上げます。

また、年末年始も休むことなく空港などの現場において、安全で利便性の高い航空サービスの提供にご尽力を頂いた職員や関係業界の皆様に深く感謝申し上げます。

さて、今年２０２０年は、いよいよ東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。そして、これを節目として、社会、経済の様々な面で大きな変革が起きようとしています。航空もこれに乗り遅れることなく、安全で利便性の高いサービスが提供されるよう、関係者と共に努力していきたいと思います。

その中で、私から総括的に３点、触れておきたいと思います。

１つ目は、インバウンドなど伸びゆく需要の取り込みです。

政府として２０２０年に訪日外国人４０００万人という目標を掲げていますが、これを実現するためにも航空局としてしっかりと需要を取り込む努力が必要です。

今年の夏ダイヤからは、首都圏空港を始め、新千歳、福岡、那覇で処理能力の拡大を実現します。グランドハンドリングや給油など、増便を実現するための環境を整えていくことも必要です。これらの対策を総合的に実施するとともに、官民で連携して国内・外との交流人口を拡大していくための取り組みを進めて参ります。

２つ目は、安全・安心の確保です。

日々のオペレーションで安全を確保することは、交通に携わる者が共通して背負う最重要課題です。このほかにも、一昨年に続き、昨年も大型の台風が日本を襲い、空港で多数の滞留者が発生するなど、航空行政に課題が残りました。パイロット等の飲酒問題も後を絶たず、官民を挙げて意識改革を図り信頼回復に努めていかなくてはなりません。施設の安全対策として、耐震化・老朽化対策を含め、着実に進めていく必要があります。

そして、ドローンへの期待が高まる中、その安全対策も取り組まなければなりません。

３つ目は、少し視点が変わりますが、関係者の連携という点です。

１つ目、２つ目の様々な課題を解決し、より高い次元の付加価値を付けていくためには、官民間の連携、他職種間の連携、他業種間の連携など、航空サービスに関係する者が緊密に連携することが必要不可欠です。決してタコ壺に陥ることなく、高い視座に立って物事にチャレンジすることを忘れずに、各プレーヤーが努力していくことに期待したいと思います。

以下、個別の課題について触れてまいります。

航空ネットワーク部長　平岡　成哲

我が国の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者の更なる受入れ、そしていよいよ本年開催される東京オリンピック・パラリンピック競技大会の成功のためには首都圏空港の機能強化が必要不可欠です。

羽田空港は３月２９日より新飛行経路の運用を開始して、国際線を更に５０便増便し、首都圏と世界、羽田を経由して地方と世界の結びつきを一層強化して参ります。住民の方々からの騒音や落下物などに対する不安の声を受け止め、騒音対策、落下物防止対策等を着実に推進するとともに、引き続き運用開始に向けて丁寧な情報提供を行い、できるだけ多くの方々のご理解を得られるよう取り組んで参ります。また、成田空港については、訪日外国人旅行者を６０００万人受け入れるためにも、一昨年３月の４者協議会での最終合意を踏まえ、引き続き成田空港会社及び千葉県とともに関係市町のご協力を頂きながら、第３滑走路の整備など同空港の機能強化を進めて参ります。

訪日旅行者の更なる受入れのためには、首都圏空港以外の拠点となる空港の機能強化も重要です。関西空港については防災機能の強化を進めるとともに第１ターミナルのリノベーションを進め、旅客利便の一層の向上を図って参ります。また中部空港については、航空需要の更なる拡大と現施設のフル活用を図るための検討を実施します。地方の拠点空港については、滑走路や誘導路の整備、ターミナルの再編などの機能強化を進めて参りましたが、那覇空港では新滑走路が本年３月２６日より供用を開始し、これにより滑走路の処理容量が１．８倍に拡大するほか、新千歳空港及び福岡空港において本年夏ダイヤより発着枠の拡大を予定しています。引き続き福

岡空港の滑走路増設事業などの機能強化に取り組んで参ります。

首都圏空港やこれら国際拠点空港における発着枠の増大を新たな運航便の実現に結びつけるためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングの確保が重要です。グランドハンドリング事業者による横断的な応需の実現、新規採用の大幅拡大、特定技能制度の活用による外国人材の確保、先進的な資機材の導入による省力化・自動化の推進など官民連携して総合的な対策に取り組み、１便でも多くの就航便を成立させて参ります。特に空港制限区域内の自動走行については今年中にレベル３の自動走行車両の導入を実現して参ります。併せて先端技術の活用等により旅客の搭乗関連手続きの「Ｏｎｅ ＩＤ化」などＦＡＳＴ ＴＲＡＶＥＬの取組を推進し、ストレスフリーな旅行環境の実現を進めて参ります。

このような受入れ環境の整備に加えて航空旅客やエアライン等の空港利用者の満足度を引き上げる観点から空港経営改革を進めることも重要です。今年は新たに北海道７空港及び熊本空港の運営委託が順次開始され、広島空港について優先交渉権者を決定する予定となっています。空港は、「整備」から「運営」、更には「経営」の時代に向けて進んでいます。航空行政のあり方もそのような変化に的確に対応していきたいと考えています。

さらに交流人口の拡大による地方創生のためには地域における国内外の航空ネットワークの維持・充実が重要となります。地方空港における国際線ネットワークの充実のため、「訪日誘客支援空港」制度を活用して自治体等による誘客・国際線就航促進の取組を支援いたします。国内線ネットワークについては、羽田空港の発着枠の回収・再配分により拡大された政策コンテスト枠を有効に活用し、地方路線の充実を図るとともに、昨年１０月に設立された九州地域における事業組合（ＬＬＰ）を通じて系列を超えた協業化を推進して参りたいと考えています。

大臣官房審議官　堀内　丈太郎

国際航空、特に 海外の航空当局との交渉、調整の関係で見ると、まず羽田空港の発着枠の配分については、訪日需要への対応や国際競争力強化の観点から配分対象候補国の選定を行った上で各国との航空交渉を実施し、羽田未就航の多くの大都市を抱える米国、中国と、羽田昼間未就航のロシア、オーストラリア、インド、イタリア、トルコ、フィンランド、スカンジナビアの合計９か国・地域に対して配分を行いました。今般の羽田の国際航空ネットワークの拡充を通じて、これらの国からの訪日需要を我が国の成長力として取り込むとともに豊富なビジネス需要に対応できるよう、また、配分した全ての枠における早期就航が実現されるよう、関係当事者に促して参ります。

また、成田空港等に関する交渉の関係では、特に、中国当局と行った航空交渉の結果、成田・北京・上海についての輸送力制限を、２０１９年冬ダイヤ以降、段階的かつ大幅に緩和することで合意できました。具体的には、中国企業の成田への乗り入れ便数が、週９９便から週４１０便に段階的に拡大されるとともに、日本企業による北京・上海への乗り入れ便数（北京は、昨年９月に開港した新空港を含む）も週１９４便から週４１０便に段階的に拡大されます。また、日本企業については、成田から北京・上海以外の空港への乗り入れ制限は撤廃しました。さらには、中国企業については、北京・上海から日本の地方空港への乗り入れ制限を撤廃しました。

以上のような交渉の合意を契機に訪日外国人旅行者の更なる誘客が図られるよう、早期の増便・新規就航に向け、必要な調整を進めて参ります。

航空インフラの海外展開も重要な課題です。近年、我が国における海外へのインフラ展開は重要な政策分野となってきており、内閣総理大臣や国土交通大臣等による外国政府へのトップセールスが頻繁に行われているほか、２０１８年には海外インフラ展開法が制定され、成田空港会社や中部空港会社等も本来業務として海外インフラ展開を行うことが位置づけられました。

こうした背景の下、航空インフラ輸出についても、運営参画に関しては、昨年は４月にパラオ国際空港で、日本企業連合が過半の株式を持つ空港会社が運営を開始したほか、７月にはモンゴルの新ウランバートル空港で、成田空港会社を含む日本企業連合が過半の株式を持つ会社がモンゴル政府との間で運営に関する事業権契約を締結しました。更に、１０月にはロシアのハバロフスク空港で、日本の空港運営会社等で構成される日本企業連合が現地空港会社に出資することにより運営に参加しました。

また、空港の整備に関しては、昨年は、日本企業が、バングラデシュ、カタール、エジプト、パプアニューギニアにおいて４つの大型空港プロジェクト計２８００億円分を受注しました。特に、バングラデシュのダッカの新空港では、日本企業の施工・環境技術を用いた新旅客ターミナルや誘導路の整備が行

われることになったほか、カタールのドーハの新空港では、２０２２年のサッカーW杯に向けた新旅客ターミナルの整備を日本企業が受け持つこととなりました。こうした空港での整備､運営での参加に加え、ＧＢＡＳ等の航空関連機器や航空サービスの海外での受注、採択にも力を入れ、引き続き、トップセールスや、官民で組織する「航空インフラ国際展開協議会」の取組等を通じた活動を推進して参ります。

交通管制部長　河原畑　徹

訪日外国人旅行者を６０００万人受け入れるためには、管制容量の拡大が必要不可欠です。

このため、航空路空域の上下分離及びターミナル空域の拡大・統合からなる国内管制空域の抜本的再編を段階的に進めて参ります。具体的には、昨年７月に首都圏空域の再編（東京進入管制区の拡大）を行ったのに続いて、令和２年度から令和３年度にかけて、西日本航空路空域の上下分離を行い、近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」を神戸管制部、巡航機が中心となる「高高度」を福岡管制部に移行する予定です。

また、交通量増大に対応する基盤の一つとして、従来のシステムを統合した新たな航空管制システムの整備を進めており、今年度内に那覇空港の空港管制処理システム、福岡管制部の航空路管制処理システム、ＡＴＭセンターの航空交通管理処理システム等への移行を円滑に進めて参ります。

大規模自然災害対策本部長　松永　康男

昨年も台風の襲来が相次ぎ、空港の施設等に特段の害は生じなかったものの、台風第１５号の影響により成田空港のアクセス機能が途絶し、多数の旅客がターミナル内での滞留を余儀なくされました。

このため、その後の台風第１９号、台風第２１号に刺激された記録的な大雨の際には、空港アクセス機能に支障が生じることを想定して航空機の運航に制限をかけたことにより、旅客の滞留を一定程度抑制することが出来ましたが、結果として旅客の利便性に一部で影響も出ました。一昨年の台風第２１号による関西国際空港における被災・機能停止の例を見ても、航空機の運航の停止や制限が国民経済や国民生活に与える影響は甚大であり、大規模自然災害時にも航空ネットワークを可能な限り維持し続けることが重要です。

これらを踏まえ、国土交通省航空局では有識者委員会を設置し、昨年１１月に「Ａ２－ＢＣＰガイドライン (案) ～自然災害に強い空港を目指して～」を公表しました。Ａ２(Advanced/Airport) －ＢＣＰは、空港全体としての機能保持や早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を明確化するもので、これにより全国の空港において全ての空港関係者が一体となり、訓練等を通じて真に実効性のあるＡ２－ＢＣＰを構築していくとともに、過去の自然災害から学び、その経験から得た知見を工夫し、新たな取り組みとして実行し、最大限の努力を継続して払っていくことにより、大規模自然災害に強い航空ネットワークの構築・維持を目指して参ります。

安全部長　川上　光男

航空行政として安全・保安の確保は何よりも優先すべき事項です。パイロットの飲酒、保安検査トラブル、空港でのドローンらしき物体の目撃情報による滑走路の閉鎖等の安全・保安を脅かす事案が度々発生しました。

引き続き基準策定、監視・監督、啓発活動等の必要な取り組みを進めて参ります。

パイロットの飲酒に関する不適切事案については、昨年４月以降全ての航空運送事業者に対し検査機器によるアルコールチェックを義務付けたほか、航空法を改正し、飲酒に関する罰則強化を行いましたが、その後も引き続き飲酒事案が発生したことから、飲酒量の制限や出勤前検査による自己管理の徹底等の追加対策を講じたところです。国民の信頼を早急に回復するため、航空業界と連携しながら引き続き飲酒事案の再発防止に取り組んで参ります。

航空保安対策については、今年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、引き続き「テロに強い空港」を目指し、主要空港を中心にボディスキャナー等の高度な保安検査機器の導入を着実に推進するとともに、同大会終了後は、全国の空港において従来型の検査機器の更新時に高度な検査機器への入れ替えを促進して参ります。また、機内持込禁止品未検出等の一連の不適切事案への対策としては、危険物を確実に発見し、発見した危険物が適切に取り扱われるよう現場で徹底していくことが重要です。このため、国自らも保安検査現場の状況を確認し、それに基づく徹底した原因の分析を行い、その上で警察当局の協力も得て、再発防止に向

けた対策をしっかりと講じて参ります。

ドローン等の無人航空機については、昨年は航空法等の改正により、飲酒時の操縦禁止等の飛行の方法に遵守事項を追加したほか、報告徴収や立入検査制度を新設し、飛行ルールの強化を行いました。一方で、機体の墜落や所在不明等の事案、航空法違反で検挙される事案が増加しており、関西国際空港においてはドローンらしき物体の目撃情報を受け、航空機の離着陸が制限され、多数の航空機が欠航・ダイバートや遅延する事案が相次ぎました。このような状況の中、昨年末の「小型無人機に関する関係府省庁連絡会議」においては、無人航空機の登録制度の導入及び空港へのドローン侵入対策の強化に関し、早期の制度化を目指すことが取りまとめられました。今後、関係省庁と連携して航空法改正を含め必要な措置を講じるとともに、主要空港における無人航空機検知システムの早期導入を図って参ります。また、利活用の観点からは、有人地帯での目視外飛行（レベル４）の実現に向けて、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において昨年１１月に制度設計の基本方針の策定に係る中間とりまとめが行われました。今年度中に制度設計の基本方針を策定し、２０２２年度からのレベル４の実現に向けて、技術開発の状況等を踏まえ、引き続き機体の認証、操縦者等の技能、運航管理に関するルール等の必要な制度整備の検討を進めて参ります。

以上のほか、国産ジェット旅客機スペースジェット(旧ＭＲＪ)については､昨年３月から航空局のパイロットによる飛行試験が行われています。また、昨年の航空法改正では就航後の国産航空機の安全性確保のための仕組み・制度を創設しました。引き続き、住境に入った型式証明に係る安全性審査を適切かつ円滑に進めるとともに、関係省令等の改正を含めた制度整備を進める等初号機納入に向けた準備を進めて参ります。

小型航空機の安全確保については、昨年の航空事故件数は過去最低水準まで減少しましたが、安全水準の維持向上を図っていくためには継続した安全対策の推進が必要です。このため、引き続き安全情報の収集分析を行いつつ「小型航空機等に係る安全推進委員会」における検討を通じて、簡易型飛行記録装置等の先進的技術の活用や操縦士等に対する指導監督強化、更に安全啓発動画等の安全情報の発信強化を進めて参ります。

航空機からの落下物については、昨年、部品等脱落防止措置及び被害者救済事項に関する省令改正が施行されました。本邦航空会社や外国航空会社は航空法に基づき提出される事業計画の中に部品等脱落防止措置等を規定することにより、落下物防止対策の実効性を担保することになりました。今後も関係者と協力し落下物防止対策を着実かつ強力に進めて参ります。

また、２０２０年の訪日外国人４０００万人の目標達成に向け、ますます増大する我が国の航空需要に的確に対応していくため、操縦士･整備士の養成･確保も重要な課題です。外国人操縦士の在留資格の発給要件の緩和、私立大学等の操縦課程の学生向けの奨学金の創設、自衛隊出身操縦士の民間での活躍促進等を進めるとともに、独立行政法人航空大学校の養成定員を１．５倍化するなどの対策を実施しているほか、特定技能制度を活用した航空機整備に関する外国人材の確保も進めているところであり、引き続き関係者とも連携しつつ、操縦士・整備士の確保に向けた取り組みを進めて参ります。

航空局次長　飯嶋　康弘

このように航空局が抱える課題は山積しております。

これは、航空局が果たすべき役割がますます増大していることの表れであり、国民からの期待がそれだけ大きいということです。昨年は、ラグビーW杯で日本チームが大活躍し「ＯＮＥ　ＴＥＡＭ」という言葉が流行語となりましたが、航空局におきましても約７０００人の全職員が一体となって、まさに「ＯＮＥ　ＴＥＡＭ」としてチーム力を発揮し、国民の期待に応えていけるよう頑張りましょう。

もちろんそのためにも、航空局の職場に働き方改革を徹底し､ＷＬＢを推進していくことが必要です。ワークスタイル改革として既に様々な取組みを進めておりますが、全ての職員が自信と誇りを持って生き生きと働けるよう、現場を抱える航空局としては各職場の事情に応じて、職場環境の改善に更に一層強力に取り組んで参りたいと存じます。

また、文書管理等コンプライアンスの徹底もお願いいたします。

それでは、今年もしっかりと「日本の空の安全」と「航空機の円滑な運航」を確保し、常に国民目線に立った施策を推進していくとともに、全国の航空局職員が各々の業務を通じ今年が充実した１年となりますことを祈念して、年頭の御挨拶とさせていただきます。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

令和２年１月１日

国土交通省 航空局 幹部一同

課題解決に向けた整理整頓の年！

専務理事
畑辺　三千夫

新年、明けましておめでとうございます。
皆様におかれましては、「令和」最初の年始を決意も新たにお迎えになられた事とお慶び申し上げます。

さて、公益社団法人として９年目を迎える JAPA も、今年は、事業計画に基づく円滑な協会運営に努める事はもとより、これまでの取り組みの中で解決しきれていない数多くの課題を着実に一つずつ具現化し、組織内の整理整頓を実施して行く決意を新たにしているところです。

まずは、協会内の各種規程類の見直しを行います。協会内には、定款を始めとする複数の規程類がありますが、その中には、現在の組織事情に合わない古い内容が記載されたものが散見されています。

従いまして、円滑で透明性のある協会運営が行えるよう、現状に則した内容に変更するべく検討・協議を行って参ります。

次に、航空の裾野拡大と技術習熟支援を二本の柱とする FTD 事業については、現有器材の老朽化に伴い、今期中に新器材への更新を行い新たな運用を行うべく準備を進めて参ります。また、会員はもとより、より多くの方々が FTD 体験を通して航空への親しみを深めてもらえるよう、飛行訓練装置 (FTD) 運営細則と協会内の委員会構成の見直しを行うとともに、FTD 操作担当者の増員とこれ迄より安価な利用料金設定への見直しを検討課題とし、FTD 事業のより一層の拡充を目指して参ります。あわせて、技術習熟支援についても従来通り実施出来るように準備を進めて参りますので、技術向上の一助としてご活用下さい。

その他、各種セミナーやシンポジウムの実施、国土交通省関連機関・各種団体等からの委員・講師の派遣要請に対する対応については、そうした機会が年々増加する中で、今年は東京オリンピック・パラリンピックの開催による各会員の本業面における業務量の増加により、これまで以上に対応出来る人材の確保に苦慮することが多くなる事も懸念される状況です。すでに、いくつかの会議体への委員派遣要請については欠員を出さざる得ない状況も発生しており、活動参加への手当の見直しも含め、広く会員の協力が得られるような体制を作るべく努めて参ります。

以上、今年は表題に掲げているとおり、まずは協会内の課題を顕在化し整理整頓に努め、一つひとつ着実に解決していく所存です。昨年末には、代議員任期満了にともなう更新選挙を行ない、会員の皆様の御協力をいただく中で、航空の各事業分野並びに各地域から満遍なく 50 名の新代議員（再任を含む）を選出していただきました。これまで、代議員との情報共有面における意思疎通が不足していたのではないかとの反省も踏まえ、広く会員の皆様の意見が反映されるべく取り組んで参ります。会員の皆様におかれましても、協会活動への積極的参加とあわせて健全で活発な協会運営へのご協力をよろしくお願い致します。

第14回（令和元年度）航空気象シンポジウム開催報告 ～「エンルートの乱気流」～

去る11月29日、JAPAでは一般財団法人航空交通管制協会と共催で、第14回航空気象シンポジウムを開催いたしました。今年度は、気象庁、国土交通省航空局、気象影響防御技術コンソーシアム（WEATHER-Eyeコンソーシアム）のご後援をいただきました。

会場のPIO大田区産業プラザには、134名の参加者が集まり、今シーズン一番の冷え込みの中、NHKワールド気象アンカーの森さやかさんの司会のもと、広い会場は熱気に包まれました。

今回のテーマは「エンルートの乱気流」。乱気流については2013年までに3回扱い、情報提供やキャビンセーフティについて論議してきました。今回は新しい技術について紹介するとともに、「今現在、何ができるか」「何からやっていくべきか」についても話し合いました。

開会の挨拶
日本航空機操縦士協会　会長　井上 伸一
気象庁 総務部 航空気象管理官　八木 勝昌 氏

●講演1　国内悪天解析図・予想図の見方や考え方

気象庁 予報部 予報課 航空予報室空域予報班 空域予報班長　藤本 英生 氏

藤本氏には2005年に開催された記念すべき第1回航空気象シンポジウムで「これからの航空気象予報」を講演していただきました。このように藤本氏は航空予報の第一人者。現在は空域予報班長として、シグメット情報や空域悪天予報図など、気象庁本庁で発表する空域に関する気象情報の実務責任者として、本庁航空予報現場の統括・指導にあたられています。

今回のご講演「国内悪天解析図・予想図の見方や考え方」においては、気象庁の予報官がどのようなデータに基づき、どういった点に注目してFBJPなどの予報を作っているのかということや、それぞれの予報資料について、パイロット・ディスパッチャーとして見るべきポイントなど現場での活用に直接役立つ情報について講演していただきました。

●講演2　タービュランス情報の進化 ～EDRについて～

日本航空株式会社 オペレーション本部 オペレーション安全品質推進部調査役B767機長　池端 優人 氏

池端氏はB767機長として乗務する傍ら、IOC運航管理者セクションの企画部門にて調査役を兼務され、気象と航空管制に関わる業務をされています。

今回の講演では、EDRという新しいタービュランス指標について紹介され、アメリカでは多くの航空会社がEDRを採用し、人手を介さない自動化システムにより豊富な情報が共有されていること、既に乱気流予報はEDR値に換算されて発出されていること、IATAが音頭を取って全世界的に展開を図っており、JALも導入を決めたことなどを報告されました。

国内では有効に機能しているC-PIREPとともに、国際的に急速に展開していくEDRに今後も注目したいと思います。

●講演3　「航空機搭載用ライダー」

JAXA国立研究開発法人 宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 次世代航空イノベーションハブ 研究領域主幹　井之口 浜木 氏

講演3と講演4はJAPAとWEATHER-Eyeコンソーシアムの相互協力の中で実現しました。12月11日には、山本秀生航空気象委員長がWEATHER-Eyeオープンフォーラムにて「操縦士と航空気象」というタイトルで講演を行いました。

講演3では、飛行機に実際にドップラーライダーを搭載し直接乱気流の観測を行うまでの経緯、FedEx社所有のB777を利用したBoeing Eco Demonstratorでの実験の様子と結果についてのご講演をいただきました。また、ライダーの性能を活かし、火山灰や氷晶の検知機能を付加することにより、経済的にも魅力のあるシステムを開発していることなど、興味深く伺いました。

●講演4　「ライダー情報を用いた機体動揺低減制御技術」

JAXA国立研究開発法人 宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 次世代航空イノベーションハブ 気象影響防御技術チーム 機体動揺低減技術セクションリーダ　濵田 吉郎 氏

講演4では、ライダーのデータをもとに推定された気流から「予見フィードフォワード補償」を行うことにより、フィードバックのみでは抑えることのできない「孤立突風」に対しても十分な動揺低減効果を行う「突風応答軽減制御」についてのお話があり、来年度Gulfstream機で予定されているライダーおよび気流推定アルゴリズムの機能確認試験、2021年度より予定している飛行制御実証実験の概要についてご講演をいただきました。避けることができない乱気流に対しても「機内でケガ人を出さない」ために、大いに期待される技術です。

公開座談会　「エンルートの乱気流」

運輸安全委員会のwebページから、航空事故自体は減ってきているにもかかわらず、タービュランス事故の比率は年々高まっていて半数以上を占めていること、福岡FIR内でも外国航空機の事故が多く発生していることなどを確認し、2014年12月のアメリカン航空機の事故を例に、情報の不足が事故を招く事例を研究しました。

2013年のシンポジウムの時には「管制官は気象情報を入手しづらい」ということが問題になっていましたが、管制卓の改良などによって情報は豊富になっていることが分かりました。しかしながら、旅客が機内インターネットを利用できる時代になっても、操縦席での情報入手は未だにテキスト文字のみのACARSとVoiceのみに頼っている現状が浮き彫りになりました。管制周波数を使ったタービュランス情報の通報は今でも重要な情報源です。

情報量が飛躍的にアップするEDRの導入と並行で、機上Wi-Fiの操縦席への開放について当局と話を進めていくことが急務であることが確認され、操縦士協会としても取り組んでいきます。

また、HUDや赤外線を使ったEVSなどの活用、米国で行われているADS-B情報（安価なレシーバーとタブレット端末で入手可）などの紹介もあり、和やかな雰囲気の中、パイロット・ディスパッチャー・管制官がお互いの立場で問題点や解決方法について、活発な意見交換が行われました。

講演2～4の資料は、JAPAホームページ・会員サイトに掲載しております。是非ご活用ください。

Peach Aviation株式会社へ行ってきました

Peachとは

2012年3月、手頃な航空運賃で誰もが気軽に移動できる「空飛ぶ電車」をコンセプトに就航した、航空会社の新しいスタンダードを提唱・推進するPeach。

航空会社の枠に捉われることのない取り組みで独自の体験価値を高め、2015年には「LCC オブ・ザ・イヤー」を受賞するなど、「価格競争から価値創造へ」をキーワードに“アジアのかけ橋”という夢の実現に向けて、積極的に事業展開しています。

© Peach Aviation

現在の事業と今後の展開について

取締役　角城副社長にお話を伺いました。

現在の事業概要は？

現在Peachでは、国内線21路線、アジアを中心とする国際線19路線を運航中（2019年1月1日現在）で、旅客数は一日20000人以上、2019年6月には累計旅客数3000万人に到達。さらに、東京（成田）ー台北（桃園）、高雄線、福岡ー台北（桃園）線など、新路線の拡大も実現しました。

今後も魅力ある路線の開拓、保有機の増加をめざすとともに、日本とアジアをつなぐ路線網の充実を図ります。

バニラエアとの統合が大きな話題として注目されていますね。

当社はバニラエアと統合いたしました。保有機材や社員の労働条件、販売内容などの両社の擦り合わせが10月末までに完了し、11月1日の統合に至りました。

今後は、元Peach社員だとか元バニラエア社員だとかの言い方を無くし、全員が「Peachの一員」という意識を持つことで、社員の融合を図って行きたいと思っています。ですから、フライトの際、Peach出身の機長とバニラエア出身の副操縦士、あるいはその逆の組み合わせもあり得ますし、客室乗務員も同様です。全員平等に同じ扱いをします。

また、関空本社ではなく「関空オフィス」、成田基地ではなく「成田オフィス」と呼び、本社・支社ではない、関空と成田を合わせて「ひとつの企業」であることを全社員の意識の一体化の一つとして取り組んでいます。

バニラエアとの統合は、今後の事業拡張における布石と成り得る？

当社は、LCCとして最初に黒字を達成した会社です。今後は、バニラエアとの統合効果により、さらにLCCの魅力・特長を生かしたサービスの実現とさらなる成長を目指しています。

現在、保有機数は29機（11月取材時。2020年1月現在は31機）ですが、2022年には50機以上、2030年には100機を超える機数の保有も有り得ると考えています。

現在、関空では国内線13路線・国際線5路線で成田では国内線6路線・国際線2路線ですが、首都圏の圧倒的なマーケットを考えると、成田からの発着が増加すると考えています。一方で、これまでの実績やアジア戦略を考えた場合、また東南アジアへの距離的な見地からも、関空が重要なポジションであることには変わりがないですね。

運航乗務員の現状　採用状況について

現在、そして将来のPeachにおけるパイロットの採用については？

パイロットの採用は、就航初年度の2012年の8人からスタートし、その一期生が今年の6月、機長に昇格しました。

また、Peachでは昨年度から、大学やジェネアビからの採用とは別に、自社育成も始めています。初年度は5名採用しました。しかし2030年の保有機材数を考えると、自社育成数も増やしつつ、外部からも年間30～40人、2030年頃には60～70人は採用する必要があります。ベテランパイロットの引退を考えると、パイロット採用対策は急務と言えます。

客室乗務員については、個性を尊重しているそうですね。

Peachの客室乗務員は、とにかく元気で、自分というものをしっかりと持った人が多いですね。その理由のひとつとして、当社では、髪の色やメイク、ネイル等、マニュアルによって縛るのではなく、本人の判断に任せています。また、出身地の方言そのままの観光案内など、一人ひとりの自主性・個性を尊重することで、イキイキと業務に取り組めるのだと思います。

もちろん安全面は厳しく指導しますし、エマージェンシーの案内は必ず標準語で行いますが、サービスのスタイルは、個人の考えを尊重しています。

Peachにおける、安全に対する考え方と行動指針

LCCは「格安航空会社」と言われますが、この「格安」という文字には「安かろう悪かろう」という印象がある中、Peachは「安い料金・高い運航品質」という評価を頂いています。但し、事故等があれば、世間の評価は「安くて悪い」に一変し、「Peachは倒産するぞ」と口を酸っぱくして社員に伝えています。

Peachでは、AOCを得た7月を「安全推進月間」と定め、安全講話、他職種研修、操縦席体験搭乗、一日整備士など、他職種への理解とコミュニケーションを深めながら「安全意識の向上」を図っています。

また、役員引率による社員参加の御巣鷹山慰霊登山を行っています。墜落現場は、30年経った今でも、事故当時の様子を物語る痕跡が色濃く残っており、「安全」を口で説くよりも自身の目で見て「安全」を確認させています。

Peachの安全理念の一つに「安全のためなら立ち止まる勇気を持つ」と言うものがあります。「安全を忘れて次に進むな」と言う事で、非常に重要な扱いをしています。

© Peach Aviation

© Peach Aviation

パイロットをめざす方へ

もちろん一定基準の技量は必要ですが、Peachでは「将来は機長になるぞ！」という熱い思いを持った、気概あふれる人を求めています。「オレが将来のPeachを大きくしてやる！」くらいの情熱、パワー、パッションを持ち合わせて、大胆さと慎重さをバランスよく発揮できる人は、是非Peachでいろいろなことにチャレンジして欲しいですね。

国内第3位のエアライン、国内第1位のLCC、そして成田オフィスも充実した今、企業としての底力もアップしました。面白く働ける環境が整った今、ぜひ私たちと一緒に大暴れしてください。

あとがき

その昔、某有名百貨店だったという本社オフィスには、現在もその様子をうかがい知ることができる。

不思議な場所にエスカレーターがあったり、配線もまるでジャングルのように自由に伝っている。（実際に天井から吊り下げられた配線には葉っぱのオブジェが添えられていた！）。

百貨店時代には店舗が区分けされていたであろうエリアにピーチの各部門が分けられていて、通路もいかにもそれを思い起こさせる。

「LCCだからこそ安全には一番チカラを入れています。」

その一角で、このように胸を張ったのは、社内を案内してくれた広報部の渡邊さん。その時の言葉は色々な意味で耳に残ったが、今回、快く取材を受けて下さったPeach Aviation株式会社 取締役 角城副社長の一言がその思いをさらに強くさせてくれた。

「大手キャリアと違い、お客様に怪我をさせたらウチは潰れる。」

このように言い切った角城副社長の表情は温和だったが、そこには同時に並々ならぬ覚悟も感じられた。社員の皆さんから、角さん角さんと親しまれている元キャプテンの副社長だが、そのお人柄と、安全には一切妥協しないブレない姿勢こそが尊敬されている所以かもしれない。

社内を見させていただいた時に、ふと客室部で目が止まった。CAがブリーフィングを行う客室部のスペースに、制服だけでなく私服のCAがデブリ（おそらく）をしていた。大手航空会社では珍しい光景だ。髪の色は自由、ネイルも自由。だが一見、華やかに見える彼女たちの横顔は真剣そのもの。

見た目だけにとらわれると本質を見誤る、このオフィスはそんなことを思い起こさせてくれた場所でした。

左からPeach 柴田さん、角城副社長、JAPA井上

パイロットの健康管理 豆知識 その2

会員の皆様には日頃より航空身体検査証明不適合が疑われる心身状態では航空業務を実施しないことや、適切な医薬品の取り扱いに努めていただいていると思います。しかしながら日常の健康管理の中では往々にしてわかりにくいケースや判断に迷うケースがあると思います。今回は私たち操縦士にとって役に立つと思われる項目を取り上げ、2019 Summer号に続いて「パイロットの健康管理 豆知識　その2」として掲載いたします。

なおJAPAの会員ホームページには「航空身体検査Q&A」の欄があり、航空身体検査に関するご質問を受け付けておりますので、お気軽にご質問をお寄せください。

寄せられたご質問につきましては、担当者がJAPAの医学委員会、航空医学研究センター、航空局などに確認を行い、回答しております。

また、過去の質問・回答もFAQにてご覧いただけます。

参照先 https://www.japa.or.jp/health

1 乗務に関する適合・不適合の判断

[質問]

乗員が航空身体検査基準不適合状態である可能性がある場合、適合か不適合かの判断をしてよいのは指定航空身体検査医だけでしょうか？

また乗務停止から復帰する場合に、その健康状態が業務に支障なく、基準に適合しているかの判断を行ってよいのは指定航空身体検査医だけでしょうか？

[答え]

指定航空身体検査医だけではなく、乗員健康管理医も航空身体検査適合・不適合状態及び乗務復帰の判断を行うことができます。

[解説]

指定航空身体検査医と乗員健康管理医はいずれも航空法に基づいた制度です。

指定航空身体検査医は航空法第31条により規定されており、航空身体検査を行い、基準に適合するか否かの判断と、必要な場合は航空身体検査証明審査会への申請の支援を行います。

乗員健康管理医は2017年1月に定められた国空航1389号「航空機乗組員の健康管理に関する基準」によって規定されており、乗員の日常の健康管理に関する職務を行います。

この両者の役割には共通した部分があります。それが質問にある航空身体検査基準に基づく適合・不適合の判断です。従って指定航空身体検査医だけではなく、乗員健康管理医も適合・不適合の判断を行うことができます。

[参考]

この他に医師に関する名称として産業医というものがあります。

産業医は労働安全衛生法第13条により規定され、職場における労働者の健康管理に関する業務を行います。従って法的な根拠が異なるために、乗務に関する適合・不適合の判断を行うことはできません。

2 めまい

[質問]

自宅で朝起きようとしてめまいと吐気を感じ、しばらく立ち上がることができずに休んでいました。その日の乗務はなく、少し落ち着いてきたので家人に付き添ってもらい近くの内科を受診したところ、「内科的には問題なさそうだし、麻痺もないので、この薬を飲んで様子を見るようにしてください」と言われ、メリスロン（抗めまい薬）とナウゼリン（制吐薬）を3日分処方されて帰宅しました。乗務は明後日の午後の予定です。

その後の対応として正しいのはどれでしょうか？（複数選択可）

① まず会社の担当部署に連絡して指示を仰ぐ
② 翌日耳鼻科を受診する
③ 翌日の夜まで処方された薬を内服し、体調が戻っていれば乗務する
④ 薬を飲まずに我慢し、体調が戻れば乗務する

[答え]

① ②

[解説]
「めまい症およびその既往歴」は不適合状態です。従ってめまいを自覚した後は担当部署に連絡し、その指示により仕事を休んでください。その際航空身体検査マニュアル上「耳鼻科による精査」が必要になりますので、耳鼻科を受診して診断を確定させてください。
初めての発作で基礎疾患がなく、症状が消滅して眼振検査や平衡機能検査で異常がなければ、指定医又は乗員健康管理医の判断で適合となります。

3 気分の落ち込み

[質問]
最近、疲労感が強い。朝早く目が覚めてしまい、寝不足気味でもある。
家にいるときはぼーっとして何もしたくない。凝っていた趣味にも興味がわかなくなっている。仕事が終わり家に帰ると、どーんと落ち込んだ気持ちになる。
しかし仕事の時には何とか頑張って業務をこなし、問題は起こしていない。
この場合正しいのはどれでしょうか？

① 仕事は何とかこなしているので、このまま様子をみて自分で解決する
② 会社には内緒で精神神経科を受診する
③ 薬局で相談して睡眠薬を購入する
④ 会社の健康管理窓口に相談する

[答え]
④

[解説]
この症状は“うつ病”を疑わせる症状です。徐々に症状が出てきた場合、「これくらいなら何とかできるかもしれない」と考えて無理をしてしまいがちですが、そのうちに症状が進んでしまうかもしれません。そして長引けば長引くほど、回復までの時間も長くなってしまいます。
体が風邪をひくように、心も風邪をひきます。
早く体調の変化を受け入れて、早く対処することが解決の道です。そして対処法については自分で判断せずに、必ず会社の健康管理窓口に相談してください。

4 睡眠・疲労

[質問]
近年「疲労管理」が大きなテーマとして取り上げられています。この「疲労」とは基本的に「脳の疲労」を意味し、睡眠をいかに効率よく取って頭の疲労を改善させるかがポイントとなります。
そこで良質な睡眠を取るための対策として良いと考えられるものはどれでしょうか？

① 睡眠を充分取るためにアルコールをよく飲むようにする
② 深夜からの乗務が予定されているため、その日は乗務前に昼寝を取るようにする
③ かかりつけ医から「短時間で寝付くにはこれが良い」として「ハルシオン（トリアゾラム）」を処方されたので、忙しい乗務の前日にはこれを内服して乗務に備える
④ 米国に乗務に行った際に「メラトニン」を購入し、これを乗務前日に使用する

[答え]
②

[解説]
アルコールは睡眠を攪乱させ、最終的には充分な睡眠が取れなくなる結果となりますので、飲酒に依存することはやめましょう。
睡眠導入剤で許可されているのは酒石酸ゾルピデム（マイスリー）、ゾピクロン、ラメルテオンの3剤のみで、常習性及び依存性がないこと、並びに事前に使用して24時間後には眠気・集中力の低下がないことが指定医又は乗員健康管理医によって確認されなければなりません。
また許可された睡眠導入剤も乗務まで24時間空けることになっています。
メラトニンは米国では市販されていますが、日本では使用不可となっていますので注意しましょう。

～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会員の方を協会より推薦させて頂いております。 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。

秋の黄綬褒章

木造　淳一 様（全日本空輸）
松浦 祐之助 様（スターフライヤー）

12月17日　秋の黄綬褒章伝達式

国土交通大臣表彰

野中　浩司 様（日本航空）
藤井　浩一 様（日本航空）
佐藤　俊一 様（全日本空輸）
田澤　昌紀 様（全日本空輸）
酒井　　哲 様（全日本空輸）
小室　宗誠 様（日本トランスオーシャン）
古田　貢章 様（AIRDO）
野川 眞一郎 様（AIRDO）
山路　佳彦 様（ANA ウイングス）
高橋　　章 様（中日新聞社）

※パイロットのみ掲載

9月20日　国土交通大臣表彰式

東京航空局長表彰

篠崎　　悟 様（共立航空撮影）

航空関係者表彰

石原　敬三 様（航空功績賞）

※航空に関する文化、科学技術、事業、スポーツ等の発展に寄与した方に対し一般財団法人日本航空協会が行う表彰

会長奨励賞

井上　航貴 様（航大第63回生Ⅳ期）
秋葉　洸志 様（航大第64回生Ⅰ期）

※大学・大学校の操縦士養成課程の卒業生の成績優秀者に対しJAPA会長が行う表彰

代議員選挙結果について

選挙管理委員会

代議員選挙規程に基づき、代議員選挙を正会員の信任投票（2019年7月8日告示・11月30日投票締切）により実施致しました。12月9日に開票を実施し、結果は以下のとおりです。不適任と認める票数の少ない50名が選出されましたので報告致します。

選出された代議員の任期は、2020年4月1日から2022年3月31日までの2年間です。

【公益社団法人日本航空機操縦士協会 代議員選挙結果】

候補者番号	候補者名
1	赤井　元泰
2	浅田　直樹
3	石井　幸光
4	石田　三喜
6	伊藤　大輔
7	今針山　慎一
9	岩瀬　令
10	榎本　裕太
11	大谷　典正
12	大塚　敬久
13	加園　裕明
14	片桐　北斗
15	金子　史之
16	上谷　宏
18	久下　友也
19	纐纈　敦士
20	後藤　秀徳
22	齋藤　賢二
23	篠田　憲吾
24	柴田　一也
25	島谷　公一
26	修行　茂
27	出頭　孝夫
28	進藤　和比古
29	鈴木　乃武典

候補者番号	候補者名
30	高崎　勝之
31	高橋　眞
32	高柳　英治
33	田代　一郎
35	筒井　大智
37	長瀬　桂華
38	中本　洋一
39	西小路　友康
40	西堀　浩生
41	西村　信一郎
43	長谷川　勝也
45	林　尚典
46	東村　仁誠
47	比嘉　武尊
48	日隈　嘉優
50	藤崎　将人
51	船越　篤
52	堀　弘人
53	真木　賢一
55	峯　匡太朗
56	籾山　浩
57	森　健一郎
58	薬師寺　進
60	山本　浩之
61	若松　洋

以上

イベント報告

《第5回　航空川柳コンテスト受賞者FTD体験搭乗》

第5回航空川柳コンテストで入賞された皆様に、FTD 体験搭乗をプレゼントしました。
初めてのパイロット体験に皆様大興奮！ 大いに楽しんでいただきました。
体験搭乗終了後には記念写真付きの体験搭乗証明書をお贈りさせていただきました。
①雅号・搭乗日　②受賞作品　③ご感想

①エコ師匠様　2019年8月25日
②ジュニア賞
エコ飛行地球の歓喜追い風に
③飛行機を思った高さ、向きにするのはとても難しいことだとわかった。特に着陸の時は機体をきれいに地面につけるのは難しく、パイロットの方々の技術はすごいと思った。

①ナンサン様　2019年8月25日
②最優秀賞
エコ飛行機器と技術にAI(愛)込めて
③普段なかなか体験できないので、良い体験をさせていただいた。今後、飛行機に乗るのが更に楽しくなりそうだ。

①東洋の真珠様　2019年8月27日
②優秀賞
太陽光使う飛行機SUN 製(賛成)です
③想像とは違う感覚でした。上下左右をあのようにコントロールしながら飛んでいると知り、パイロットの皆さんのすごさを肌で感じることができとても楽しかったです。

《スカイスクエア　旭川・松山、ATMC・福岡ACC》

GA 委員会

会員の皆様、こんにちは。
日頃よりGA委員会活動にご理解、ご協力頂きまして誠に有り難う御座います。
GA委員会では、定例イベントとして、空の日に協賛したスカイスクエア（2回/年）、各種見学会（2回/年）、を行っています。
スカイスクエアは、スカイレジャージャパンの後を引き継ぐ形で行っており、協会PR、裾野拡大の一環として行っております。
協会PRの観点から、一度お邪魔した空港には、2度お邪魔しない。をモットーに各空港にお邪魔しておりますが、「是非、来年度も！！」とお誘い頂くことが殆どで、一定の成果は上がっているものと思っております。
今期は、9月22日　旭川空港、9月28日　松山空港にて北海道支部、西日本支部の協力のもと開催いたしました。
特に、松山空港では、2階出発ロビーにてトークショーを行い、多くのお客様にお立ち寄り頂きまして大盛況のうちに終了することができました。

見学会は、11月1日　福岡ACC&ATMC（参加者19名）の見学会を行いました。
東京、名古屋方面からのご参加者も多数おり又、予定時刻を大幅にオーバーしたことは、ご参加者の勉強意欲の裏付けだと思っております。
次回は2月14日（金）・ウェザーニューズ社見学会を予定しております。詳細は協会ホームページをご覧ください。
今後も他支部、委員会等と協力し、会員の皆様にとって有益な情報をご提供いたしますので、ご支援のほどよろしくお願いいたします。

《「スカイフェスティバルIN松本」の報告》

東日本支部

今回は、今年9月に開催されましたスカイフェスティバルIN松本に参加をした活動報告させて頂きます。

東日本支部では、このような催しに参加することによって会員の交流、航空安全の啓蒙、協会の広報等を行っております。今年度は「群馬ヘリポートフェスタ」及び「調布飛行場まつり」に参加を予定しておりましたが、群馬ヘリポートフェスタについては昨年度の群馬県防災ヘリの事故で、また、「調布飛行場まつり」については、平成26年の事故以来中止が続いており、ふたつのお祭りとも今年度は中止が決定してしまいました。

東日本支部としては、フェスタ、お祭りへの参加はJAPAの広報及び、支部活動の原点であるとの思いから、今年度は松本空港で開催された「スカイフェスティバルIN松本」に、東日本支部で保有しているヘリシミュレーターを持って参加致しました。スカイフェスティバルIN松本は9/23（祭日）であったため、前日に軽トラックに機材を積んで、現地到着後機材の設置、準備を行いましたが、当初は松本空港のエプロン側の制限区域内で行われる予定でしたが、台風の余波の影響（強風）で、急遽空港ターミナル内のVIP待合室で行うことになり、フェスタ当日、会場には400名程度の入場者があり、ヘリシミュレーターの体験搭乗には最大40分待ちという大盛況で、他に子供たちにシミュレーターの搭乗を待ってもらっている間、塗り絵、くじ引き等を行い多くの方に楽しんで頂きました。

松本空港には、車3台で、現役、OB総勢9名で参加をしましたが、広報活動もさることながら、このようなお祭りへの参加は支部委員の志気も上がることから、支部にはこのような活動が必要だと感じています。

今後とも、このような催しに参加をして、支部活動を充実させたいと思っておりますので、会員皆様の更なるご協力をお願い申し上げます。

最後にこの場をお借りして、ご協力頂きました松本空港管理事務所の皆様に厚く御礼申し上げます。有り難う御座いました。

《Yes I Can 航空教室・スキルアップセミナー》

エアライン委員会

エアライン委員会ではエアライン特有の各種イベントを、その時代のニーズを受けて実施しております。今年度は2つのイベントを行いましたのでご紹介したいと思います。

1つ目のイベントは、「Yes I Can航空教室」です。

「Yes I Can航空教室」は高校生から25歳くらいまでの方を対象として、航空に対する「憧れ」や「夢」を育むことを目的とした航空教室です。前身の青少年航空教室から10年以上の歴史があり、そのスタイルも時代とともに変わってまいりました。ここ数年は「空の仕事に就く」という部分にフォーカスを当てており、現役の航空会社社員の方を講師として招き、お仕事の紹介や学生とのフリートークをしていただいています。

パイロットだけではなく、客室乗務員、空港旅客スタッフ、航空管制官と幅広い職種の方を講師としてお招きしていることが特徴です。パイロットの団体であるJAPAなのになぜ?という疑問もあるかもしれませんが、「広く愛される航空の実現」というビジョンの実現のためにパイロット以外の職種も紹介しております。

「Yes I Can航空教室」の開催場所は千歳、仙台、東京、新潟、中部、大阪、松山、福岡、那覇の全国9カ所で、年間の参加者は400名を超えます。参加者のアンケートでは「フリートークでしか聞けないようなリアルな仕事の話が聞くことが出来た」「もともと管制官に興味があってイベントに参加したがパイロットも目指してみようと思った」といった声をいただいております。かつて「Yes I Can航空教室」に参加した学生が、パイロットになった、客室乗務員になった、という話も最近耳にするようになり、このイベントをやっていて良かったと実感しております。

皆様の周りに、空の仕事に興味のある学生がいましたらぜひ「Yes I Can航空教室」をご紹介ください。

Yes I Can航空教室@東京

今年度エアライン委員会が実施しているもう1つのイベントは「スキルアップセミナー」です。「Yes I Can航空教室」と違って、こちらは会員の皆様が参加できるイベントではあったのですが、この場をお借りして大切なお知らせがございます。かつて「ブラッシュアップセミナー」という名称でライセンサーを対象としたセミナーとして始まった当イベントですが、近年参加者がとても少なくなってしまったために、大変残念ながら来年度の開催を見送ることになりました。参加を楽しみにしていただいた会員の皆様にはお詫び申し上げます。

「スキルアップセミナー」は現役エアラインパイロットがその都度設定されたテーマに沿って、1時間ほどの講義をおこなったのち、双発機を模擬したシミュレータを使って演練していくというセミナーで、参加した人がそれぞれの次のステップに「スキルアップ」していくことを目指すイベントです。現役エアラインパイロットの視点からアドバイスできることがなによりの特徴です。

今年度は3月の開催を残すのみとなりました。来年度は実施しませんので、これが最終回となります。ぜひ多くの皆様にご参加いただけることを願っております。イベントの詳細は当協会HPで随時お知らせ致します。

来年度は「Yes I Can航空教室」のみ実施予定ですが、引き続きエアライン委員会は皆様のニーズに応じて各種イベントの企画・実施を行ってまいりたいと思います。実施して欲しいイベントがありましたらぜひ声をお寄せください。これからもエアライン委員会の活動へのご理解の程どうぞよろしくお願い致します。

現役パイロットとフリートーク

《第41回ATSシンポジウム》

ATS 委員会

プログラム

◆講演
「航空管制の現状とこれから」
◆解説
「後方乱気流区分と管制間隔」
◆研究発表
「管制官による緊急停止の指示」
◆解説
「ATC Communication Loop」
～Communication Error防止のために～

2019年10月26日（土）、野村不動産天王洲ビル ウイングホールにて、第41回ATS シンポジウムが開催されました。

1978年から毎年開催されているATSシンポジウムは、主催：日本航空機操縦士協会・航空交通管制協会、後援：国土交通省航空局のもと、今年はパイロット・管制官・航空関係者 計100名の参加者がありました。

JAPAホームページ〈イベント・セミナー・講習会〉で、レジュメのダウンロード、プレゼンテーション動画のYouTube経由での閲覧が可能です。どうぞご覧下さい。

《TEM/CRMセミナー》

教育訓練室

TEM/CRM事業グループでは2015年度より事業用操縦士や自家用操縦士の方を対象にTEM/CRMセミナーを11回（現在、年2回開催）2018年度よりSRMセミナーを2回（年2回開催、今年度あと1回開催）実施しています。

また申し込みがあった数社の使用事業会社に対して同様な出張セミナーを実施しています。講師は現役の使用事業のパイロットを中心に6名が担当しています。

エアラインのパイロットはTEM/CRMに慣れ親しんでいますが、使用事業の方や自家用操縦士の方々に対しては、まだまだ定着しているとは言えません。その理由の一つがTEM/CRMは多大な経費が掛かると言う事です。

その為JAPAでは使用事業・自家用操縦士の方々にTEM/CRM、SRMの普及を目的に、エアラインに協力を仰ぎカンパニーポリシーを抜いた事業用操縦士・自家用操縦士向けのTEM/CRM教材（JAPA会員専用ホームページに掲載中）を作成して頂き、それをさらにJAPA講師陣で事業用操縦士・自家用操縦士の方々へ解りやすく編集したTEM/CRM及びSRM教材を作成し、その教材を基にセミナーを開催しています。また安全講習会のヒューマンファクターの部分にもTEM/CRM講師を派遣しています。

今後はセミナーを既に受講した方々へのリカレントまた教材のリバイスを考えています。

《女性航空教室Yes I Can！》

2019年12月15日（日）航空会館にて、第5回女性航空教室が開催されました。

2014年から毎年開催されている女性航空教室は、国土交通省、経済産業省、文部科学省3つの省庁の後援を受け、航空機操縦士養成連絡会ならびに航空機整備士・製造技術者養成連絡会の下、日本航空技術協会、日本航空宇宙工業会、全航連、女性航空協会およびJAPAの5団体が主催をしています。

当日は、朝9時30分から女性講師9名の方から熱のこもったお仕事紹介を順番に実施していただきました。

受講者は、高校生から30歳までの方を対象に募集し、最終的には中学生を含む78名の方にご参加いただきました。

昼食をはさんで一通りの職業紹介終了後、グループディスカッションとして講師全員と受講者全員を4つに分け、受講者からパイロットになるための勉強方法、整備士をなぜ目指したかなど数多く活発な質疑応答が行われました。

将来の夢としていた職業が、目の前で一歩前進できたのではないかと思う大変貴重な活動となりました。

プログラム

◆お仕事紹介

～航空機整備士～

- 株式会社AIRDO
- JALエンジニアリング株式会社
- 全日本空輸株式会社

～製造技術者～

- 株式会社IHI
- 株式会社SUBARU

～航空機操縦士～

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社ソラシドエア

～ヘリコプター操縦士・整備士～

- 朝日航洋株式会社

◆グループディスカッション

- 受講者を4班に分け輪になって講師と質疑応答（35分毎4回＋1回）

航空機操縦士お仕事紹介

グループディスカッション

みんなでYes I Can！

《2019年度第2回RNAV講演会》

BC 委員会

2019年10月27日(日)にJAPA会議室においてRNAV講演会が開催されました。JAPA会員14名、一般8名、合計22名と多くの方に参加いただきました。2010年にBC委員会の勉強会としてスタートし、2017年度から現在のスタイルとなり、年3回シリーズとして企画しております。2020年3月22日(日)には2019年度の第3回目が予定されております。

次回も多くの方のご参加をお待ちしております。

プログラム

- **RNAV方式について ーその2：基本的概念ー**
  長崎大学経済学部 准教授　中西善信氏
- **RNAVの実運航について**
  読売新聞東京本社航空部 飛行課副課長　大谷典正氏

職員紹介

事務局長　兼　総務部長　**山田　昌宏**

2019年10月1日付けでJAPA事務局に参りました山田　昌宏(ヤマダ　マサヒロ)と申します。

前職のエアラインでは旅客・整備・ステーションコントロール等空港周りを中心に、多くの部門で業務にあたって参りました。

一方でパイロットの世界での業務は初めてであり、専門知識はありませんのでいろいろな部分で不安もありますが、「安全で誰からも信頼され、愛される航空を実現する」というビジョン達成に向け、これまでの経験を基に何かしらお役に立てれればと思っております。

出身は大阪府大阪市(でもプロ野球はジャイアンツファン)、家族は妻と愛犬(マルチーズ・メス)一匹、趣味はゴルフとドライブです。

どうぞ宜しくお願い致します。

JAPA 団体保険のご案内

JAPA 正会員限定

POINT1　団体割引で加入しやすくなりました！**15%割引**

POINT2　**最長68才**(タイプG・H)までの収入減少を補償します。

詳細はホームページをご覧ください。

セミナー開催のご案内（2月-3月）

セミナータイトル	開催日 / 会場
TEM/CRM セミナー（SRM コース）	2月21日（金）《東京》 JAPA会議室
Yes I Can 航空教室	2月22日（土）《愛媛》 松山空港ビル
小型航空機セーフティセミナー	3月5日（木）- 6日（金）《東京》 御茶ノ水：ソラシティカンファレンスセンターsola city Hall
航空安全講習会	3月7日（土）《東京》 御茶ノ水：ソラシティカンファレンスセンター ルームB
スキルアップセミナー	3月15日（日）《東京》 JAPA会議室
RNAV 講演会	3月22日（日）《東京》 JAPA会議室

※その他のセミナーについては決まり次第、ホームページおよびメールマガジンにてご案内いたします。

JAPAメールマガジン配信中！

毎月 JAPA のセミナー情報や通達等の安全情報を配信しています！
未登録の方は是非ご登録ください！

登録はこちら

《登録方法》

QR コードから空メールを送信して頂くと、メール送信サービス会社より登録用フォームの URL が届きますので、フォームに必要事項を入力して登録してください。

JAPA会員ページへの登録 はお済みですか？

JAPA 会員ページでは AIM-JAPAN をはじめとする便利な**電子書籍の閲覧や、登録住所の変更**を行なう事が出来ます。
まだ初期登録がお済み出ない方は是非、お手続きくださいませ。

パイロット
Vol. 16
2020 Winter

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）FAX 03-3434-7774
ホームページ URL https://www.japa.or.jp/
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 広報会議
発 行 畑辺 三千夫
印 刷 星光社印刷株式会社