

パイロット



2022 Winter

Japan Aircraft Pilot Association



<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

2022 Winter INDEX

03 会長挨拶(新年のご挨拶) / 会長 井上 伸一

04 年頭の辞 / 国土交通省 航空局

08 専務理事挨拶 / 専務理事 畑辺 三千夫

09 航空安全講習会(報告) / 教育文化委員会 大澤 一郎

10 ATS シンポジウム(報告) / ATS 委員長 吉松 聖也

12 航空気象シンポジウム(報告) / 航空気象委員長 山本 秀生

14 Fly with us ～空の仕事ワークショップ～ / エアライン委員長 田中 天兵

15 日本生まれの片目のパイロット、世界一周単独飛行成功秘話
/ エアロジパングプロジェクト代表 アースラウンダー 前田 伸二

19 表彰報告

20 セミナー開催案内・その他案内



会長挨拶 ～ 新年のご挨拶 ～

井上 伸一



新年あけましておめでとうございます。

皆様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。旧年中に皆様方から当協会に頂いたご支援に対し心よりの御礼を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、支えていただいた皆様に改めて深く感謝申し上げます。

2020年の年初から始まった新型コロナウイルス感染症は、年が変わった2021年も世界中で猛威をふるい続けました。ワクチンや治療薬の開発も急ピッチで進められ、各国ではワクチン接種も進み、北米・ヨーロッパでは各種の行動制限も緩和の方向に舵が切られました。しかし次々と発生する変異株などもありコロナ禍の先行きは予断を許さない状況が続いています。

国内では昨年1月初めに発令された緊急事態宣言が、東京を中心として断続的に9月末まで発令され続けました。結果として国内の人の移動は制限され、運輸、観光、飲食等の業界は前年に続き大きな打撃を受ける状態で推移しました。

そのような中、延期されていた東京オリンピック・パラリンピックがほぼ無観客ではあるものの一年遅れで開催され、アスリートたちの活躍はコロナ禍で苦しむ我々に勇気を与えてくれました。

8月中旬には、国内の新型コロナウイルス感染症の感染者数が第5波のピークを迎え、連日入院調整で苦しむ関係者のニュースが報道されていましたが、政府の強力なワクチン接種の推進により接種が進んだこと等もあり新規感染者は急激に減少しました。

10月以降は緊急事態宣言が解除され街の人出は徐々に戻りつつありますが、航空需要は新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べるとまだまだ元気がなく、一日も早く安心して出歩ける日が来ることを願って止みません。

さて日本航空機操縦士協会の昨年度の活動も、前年に引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を受けた一年でした。緊急事態宣言発令時は勿論のこと、まん延防止等重点措置適用時も感染予防を優先し協会が主催する安全講習会、TEM/CRMセミナー等は開催の中止あるいはWEBで実施するなどの対応を余儀なくされました。小型航空機セーフティーセミナー、ATSセミナー、航空気象シンポジウムはWEBでの開催といたしました。裾野拡大を目的とした「空の仕事ワークショップ」では、数多くの予約を頂いていましたが、中止することが相次ぎました。

各イベントに参加予定の方々にご迷惑をおかけしましたが、緊急事態宣言が解除になり実開催をすることが出来るようになりました。実開催では主催者と参加者のコミュニケーションが図りやすく、WEB開催では遠隔地からの参加ができるメリットもあり、今後の協会事業の進め方も検討をしていきたいと考えています。引き続き関係各位のご理解ならびにご協力をお願いいたします。

また、リプレースに時間がかかりご心配をおかけしていましたがFTD事業を再開いたしました。今後技術習熟支援ならびに裾野拡大に活用してまいります。

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、そして新型コロナウイルス感染症を克服し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いただきます。



年頭の辞

国土交通省 航空局

局長 久保田 雅晴



今年は「壬寅(みずのえとら)」厳しい冬を乗り越えて、芽吹き始め、新しい成長の礎となる年とのことです。

この2年、未曾有の危機が内外の航空業界を襲いました。そのような状況下においても、日々の航空の安全を確保いただいている関係各位のご努力に敬意と感謝をお伝えしたいと思います。

今年は、冒頭ご紹介したように、タイミングとしては反転攻勢の状況にあると考えています。

具体的には、航空・空港関係者との密接な対話・連携を通じて、当面の危機を乗り越けるとともに、将来の航空需要の回復・拡大に向けた取り組みを実行、支援していきたいと考えています。

また、空港機能の高度化にも取り組みます。必要なハードの整備を進めるとともに、管制面での対応等により、既存の施設を最大限有効活用していきたいと考えています。

さらに、航空分野の脱炭素化は、国際環境も踏まえると待ったなしの状況にあるとの強い危機意識の下、航空機の運航分野と空港分野における脱炭素化の取り組みを、スケジュール感を持って、関係者との密接な連携の下に進めていきたいと考えています。

加えて、航空分野におけるイノベーションにも積極的に取り組み、ドローンや空飛ぶクルマなど日進月歩の技術革新や労働力不足対策にもなる自動化、省力化にも取り組んでいきたいと考えています。

風通しのよい関係、効率的な業務遂行等、組織としてのパフォーマンスが最大限発揮できるよう取り組んでまいりますので、関係各位のご理解、ご協力、ご支援をお願いする次第です。

結びに、皆様にとって「壬寅」が実り多き年になることを祈念してご挨拶とさせていただきます。

本年も何卒よろしくお願いいたします。

以下、個別の課題について、航空局幹部より申し上げます。

航空ネットワーク部長 五十嵐 徹人

航空ネットワークは空のインフラであり、その機能はエッセンシャルサービスです。コロナの影響は深刻かつ長期化していますが、オリンピック・パラリンピッ

クや年末年始の需要への対応等に官民協力して奮闘いただいた一年であったと思います。ありがとうございました。

2021年度の支援策については所期の効果が発現し得ない状況となりましたが、2022年度においても相当規模の支援策を用意することが出来ました。支援策の効果が十分発揮されるよう本格的な需要回復を期待しています。来るべき需要の回復・増大に備えた体制強化も忘れてはなりません。首都圏については容量を100万回に拡大する取組を着実に続けるとともに、将来の議論も必要。関西3空港、中部空港についても本格的な議論がキックオフ、全国の空港の着実な整備、コンセッション空港の適切な運営等も重要な課題です。

脱炭素については航空機運航分野と空港分野で官民協働の取組が進みつつあります。現在、これらの取組を法的に裏書きして施策の推進力を付けることについて検討が進められています。

いずれの課題も幅広い関係者の連携、官民の協力・協働が肝です。ゴルゴ松本流に言えば「協」の字は「力を足し算する(+)」と書きます。2022年も力を出し合って共に歩んでいきましょう。

大臣官房審議官 平嶋 隆司

国際航空については、新型コロナにより世界的に影響が出ている状況にあります。ただ、我が国においてはワクチン接種も着実に進んでいるところでもあり、また、個々人でも社会全体としても意識を持って感染防止対策がしっかりとられていることも大きいと思いますが、現在の国内感染の状況については他国と比べ落ち着いた状況にあるかと思います。一方で、国際的に流行が始まっているオミクロン株については引き続き警戒が必要となっています。

昨年は、一般旅客の方々の入出国とオリンピック大会・パラリンピック大会の関係者の方々の入出国とを、感染防止対策を講じながら、並行して円滑に進めるといった難しいオペレーションに関して、航空会社や空港会社をはじめとする関係者の方々、そして利用者の方々の多大なご協力とご理解を頂きながら、関係省庁も、また航空局でも現場も一緒になって、日々、工夫・改善を図りながら乗り越えられたものと思います。この場をお借りいたしまして、改めて皆様方のご協力・ご尽力に御礼申し上げます。そして、こうした関係者間での密接な連携・協力体制や、変化していく状況下での柔軟で迅速な対応や弛まぬ工夫といった現場力・即応力は、新型コロナ影響下という特別な状況への対応についても、同様に「鍵」になるものと思います。

国民生活・経済を支える上で航空が果たす役割は引き続き重要なものであり、今後、感染防止対策を確実に講じることは引き続き肝要となりますが、そうした中でも、本年は、世界的にも順次感染が収束し、従来のような人・モノの行き来ができる環境に徐々に戻っていただけることを心から願っております。また、影響が長期化する中、国際的な連携・調和を図りながら、また、感染防止対策を図りつつ、新型コロナの影響下においても対応していくための工夫がより大事になっていると思います。一日でも早く日差しが戻るよう努力していきたいと考えております。

また、航空会社や空港会社等の関係者におかれては、消毒の実施やソーシャルディスタンスの確保をはじめとするガイドラインの遵守等、感染防止を図って頂いているところであり、加えて、航空機内は高い換気性能（3分程度での空気の入換え）が保たれているところです。こうした安全性についても利用者に十分に理解頂き、安心して利用していただけるよう、取り組みをすすめてまいりたいと思います。加えて、新型コロナが収束していった際に、きちんと国際航空が対応していただける環境を整えられるよう、皆様方のご意見やお知恵をお聞きしながら検討を進めていきたいと思っています。

交通管制部長 工藤 貴志

航空交通管制分野においては、日々の航空交通の安全を最優先としつつ、利用者、運航者のニーズに的確に対応し、信頼される安定した航空保安業務の提供に務めるとともに、少し先の将来を見据えた施策にも積極的に取り組んでまいります。

長く続くコロナ禍ではありますが、今年は一刻も早い航空需要の完全回復と運航便数の完全復活、そして社会経済活動も再び活発になることを願いつつ、コロナ禍からの回復期における社会要請に応え、航空会社を始めとする航空関係者と緊密な連携を図りながら、ソフト（管制業務、運航情報提供業務等）、ハード（航空管制システム、無線施設の維持管理等）の両面において安定したサービスの提供により、再び増加傾向を迎える航空交通の安全運航を徹底して支えることに全力を尽くします。何よりもユーザー目線に立った対応を強く意識した航空交通管制を実行してまいります。

去年は、数年間取り組みを続けてきた統合管制情報処理システムの官署導入（移行）をすべて完了することができました。導入（移行）に際して全国の関係官署の皆様には大変お世話になりました。まだ解決すべき課題も残っていることから、本年も引き続き関係各位のご協力をよろしくお願いいたします。また、国内

管制空域の再編についても、去年は西日本管制部空域の上下分離を予定通り進めることができ、奄美群島及び沖縄地区全体に対する広域的なターミナルレーダー管制業務の提供も開始しております。国内管制空域の再編は本年も引き続き計画通りに着実な進捗を図ってまいります。

さらに昨年10月から奄美空港リモートRADIOの運用を開始しています。我が国で初めて「遠隔管制塔装置（RVA）」を導入、空港周辺全体を12台の固定カメラと2台の可動カメラにより、地上面及び離着陸する航空機を含めて空港周辺360度撮影した映像を那覇空港事務所（運航情報官運用室）に新たに整備された55インチディスプレイ12台に映し出しています。引き続きリモートタワー導入に向けた検討を進め、今後の遠隔による管制サービス技術の向上に繋げていきたいと考えております。

併せて、これまでと同様、主要空港の機能強化において役割を果たすとともに、地域における国内外の交流の基盤である地方空港の機能強化を進めることも重要であり、航空会社をはじめとする関係者との協力・連携のもと、各空港周辺における効率的な経路設定や準天頂衛星を利用したより高度な衛星航法（進入方式）の導入も進めてまいります。

一方でこれまでの取り組みに加えて、本年は新たなニーズに対応する施策への取り組みについても重要な時期を迎えることとなります。外部有識者のご協力も賜りながら、関係者とも十分に連携を図った上で、以下3点の取り組みについて交通管制部としても積極的な検討を進めてまいります。

1. 脱炭素化に向けた航空機運航分野のCO2排出削減の推進
2. 航空機運航のDX（デジタルトランスフォーメーション）推進
3. 次世代モビリティ（空飛ぶクルマ等）への対応

管制運用に関連するCO2排出削減の推進については、取り組む施策それぞれにおけるCO2排出削減量（効果）の「見える化」を図ることが特に重要と考えており、本年は各施策における効果の定量的な算出方法等についても関係者との調整を進めてまいります。想定される具体的な削減効果が見える形で運航者及び管制機関が共有することにより、取り組みに対する動機づけにも繋がるものと考えております。

運航分野のデジタル化の推進については、航空機の運航関連データの配信（共有）を進めることで、空港関係者の生産性向上に繋げるとともに、2次交通における利活用により旅客利便性の向上と新たなサービス等の創出にも繋がるよう取り組んでまいります。

さらに、次世代モビリティへの対応検討については本年の重要な取り組みの一つとなります。ドローンや空飛ぶクルマなどが活発に飛び交うであろう 2030 年頃を想像しながら、低高度における新たな空域管理システム、有人機との安全確保や共存を如何に図っていくか、また関係者間における適切な情報共有スキームが必要と考えられることから、C（通信）、N（航法）、S（監視）の各分野においても新たな役割が求められることとなります。航空保安業務における新たな職域の開発・ものづくり・機器整備等に繋がるものと考えており、積極的な検討を進め新たな成長分野に貢献することで、結果として職員の「やりがい」にも繋がるものと考えております。

最後に、我が国の労働生産人口が減少する中、現場を支える人材を継続的に確保し最大限の能力を発揮していただくための取り組みは極めて重要であると考えております。航空局全体の「やりがいのある職場づくり」として、組織の目指す方向性の共有、人材育成のためのキャリアパスの見える化、職員ひとりひとりの働きによる社会貢献度が見える形で航空業界を含め対外的に広報するなど、現場職員の「やりがい」に繋がる取り組みにも力を入れたいと考えております。関係者・職員の皆様と協力をしながら、すべての分野において前向きに取り組んでまいります。

大臣官房技術審議官 奥田 薫

自然災害については、台風、豪雨・大雪など、地球温暖化の影響と言われる気候変動による多頻度化、激甚化がここ数年顕著です。地震についても、首都直下、南海トラフ等大規模なものに備えるべきことは従来より提唱され、昨今の中・小規模地震の多発事象も踏まえ、より緊張感と危機意識をもって、事前の取り組みを行う必要があるとあります。

航空分野では 2018 年台風 21 号による関空被災、翌 2019 年台風 15 号による成田空港のアクセス機能喪失による多くの滞留者の発生等が記憶に新しいところで、これらを契機に全国の空港 BCP を策定しました。それぞれの空港の特性に合わせた訓練や点検を企画・実施し、そこで得られた成果や課題の全国共有を行い、また航空法に基づく BCP 監査も併せて行うことで、より実効性あるものに改善していく PDCA の取り組みを進めているところであり、着実に、全国の空港の災害対応力を底上げして行きます。

また先に触れられている新型コロナウイルス感染症対策として、或いは航空需要回復に向けた空港機能強化の一環として、「新技術の導入」も進めます。例えば、

業務の省力化・効率化への期待が大きい空港内作業への無人車両技術の導入については、レベル 3（一部有人制御が必要なため運転手は乗車）が導入開始されるに至っており、今後は 2025 年までのレベル 4（車両無人化）導入を目指すなど、引き続き車両の技術開発を支援するとともに、インフラや運用ルールの整備を官民が連携して進めていきます。

航空分野の活性化、我が国企業の成長、両面から進めている航空インフラ国際展開も重要政策です。昨年は、建設から運営まで、政府と民間企業が一体となって事業獲得に漕ぎつけたモンゴル・チンギスハーン（新ウランバートル）国際空港がコロナ禍により遅延しながらも 7 月に開港するなど、大規模プロジェクトによる成果が顕著な年でした。本年は、インフラシステム海外展開戦略 2025 に基づき、顔認証システム、衛星を使った航法システム等のデジタル技術の活用やエコエアポート等のカーボンニュートラルの貢献に向けた案件形成も推進します。

安全部長 平井 一彦

まずは一昨年に引き続き昨年中も新型コロナウイルス感染症の影響による困難な業務環境の中、航空安全の確保のため日々業務遂行に励んでもらったことに感謝いたします。これまでのところコロナの影響に起因する大きな安全上のトラブルは発生しておりませんが、特に年末年始には国内線旅客数も大きく回復しており、3H（初めて、変更、久しぶり）による安全運航へのリスクを認識・評価・対処が一層重要となってきております。トラブルの発生を未然に防止するとともに、トラブルが大きな事態へ発展することのないよう、一層気持ちを引き締めて業務へ臨んでいただくようお願いします。

航空業界のみならず社会を取り巻く環境が大きく変化をしていく中、航空が安定的・持続的に発展していくことを支えるためには航空安全が果たす役割は重要です。そのために 2022 年の業務遂行に当たり 3つの視点「3S」を意識して取り組んでいただきたいと思います。

まずは、Sensitivity：現状認識、世の中の動き、スピードに対して感度を高くすること。コロナの影響だけでなく、航空を取り巻く様々な情勢が大きく変化していく中、安全行政に今何が求められるのかを常に意識しながら、日々の業務に取り組んでもらいたいと思います。

次に Seamless：空に縫い目がないように航空安全確保においては組織内外、官民関わらず全ての関係者が役割を適切に果たすことが重要です。それぞれの関係者がポテンシャルを最大限に発揮できるような環境を

整えることこそが我々に求められるものであり、レギュレーター内部での連携はもとより、他組織、民間と緊密に協力しながら適切な役割分担のもと安全確保に努めてもらいたいと思います。

最後に Shift：守りの安全行政から攻めの安全行政に意識改革を行うこと。申請を受けて処理するスタイルから、まず安全行政が世の中に何を求められているのかを考えるスタイルに切り替え、従来から行ってきた仕組みで世の中のニーズに応えられるのか、よりよいやり方はないのか、一歩先を見据えて制度や運用の見直しを進めるとともに、業務を通じて経済社会の発展に貢献するという意識を持って日々の業務に当たってほしいと思います。

本年は昨年の航空法改正による保安検査の義務化等航空保安対策に関する見直し及びドローンに関する機体認証・操縦ライセンス制度等が施行されます。安全部のみならず局内関係課室において導入準備のための諸作業に取り組んでいただいております。改めましてこの場をお借りしてお礼いたします。まだまだ多くの準備・調整事項が残っているため、関係各位から引き続きご協力いただきながら、スムーズな制度導入に向けて全力で取り組んでいきたいと思ひます。

さらに、コロナ禍からの回復期にボトルネックとなることのないよう操縦士・整備士の養成・確保対策を着実に進めること、航空分野のグリーン施策の推進のため機材・装備品等への新技術の円滑な導入を行うため、新技術の開発段階から積極的に関与し安全基準の策定に戦略的に取り組むこと、更には 2025 年の大阪万博での空飛ぶクルマの運航に向けた制度整備を着実に進めることなどへの着実な対応が求められています。以前からの取組を強化するとともに新たな行政課題へしっかりと対応していくうえで上記の 3 S を意識して取り組んでいくことが極めて重要と考えており、関係者全員が一致団結して着実に課題を解決していくよう進めていきたいと思ひますので、ご協力をお願いします。

なお、空飛ぶクルマに関連して、NHK の 2022 年度後期連続テレビ小説『舞いあがれ！』は、旅客機パイロットへの厳しい道のりを経験したヒロインが、ものづくりの町・東大阪と自然豊かな長崎・五島列島でさまざまな人との絆を育みながら、飛ぶ夢に向かっていく挫折と再生のドラマということだそうで、主要なテーマに「電動小型飛行機による島間輸送」が取り上げられることもあり今年は航空安全行政に一層注目が集まると思ひますので、社会からの期待に応えるよう頑張っていきたいと思います！

航空局次長 海谷 厚志

昨年も残念ながらコロナ禍の影響が続く一年となりましたが、そのような中で安全かつ安定的な航空輸送のために日夜航空関係業務に携わっておられる方々のご努力に改めて敬意を表したいと思います。今年こそはコロナ禍の収束とともに、反転攻勢の年になるよう、航空局としても、関係の皆様方と協力しながら最大限の努力を傾注してまいります。

また、昨年も申し上げたところですが、単に目の前の問題を片付けるだけではなく、ポストコロナの時代に向けた備えを怠らないこともまた非常に大事です。航空局としても、昨年の①ドローンのレベル 4 飛行実現のための環境整備、②保安検査の受検義務化等航空保安対策の充実に係る法改正の着実な施行に向けた取り組みを進めるとともに、本年は航空分野でのカーボンニュートラルの推進に係る制度改正を検討しております。関係者各位のご協力も得つつ、ぜひとも前進を図っていきたくて思ひます。

また、航空の安全の確保・コンプライアンスの徹底にも引き続き万全を期していく必要があります。そのため、官民ともに航空関係者が安心感をもって業務を遂行できるような環境整備にも十分注意を払ってまいります。

最後になりますが、2022 年が皆様にとって佳き一年になることを祈念いたしまして、年頭のご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。

2022 年 1 月 1 日

国土交通省 航空局 幹部一同

2022 年幕開け！ 協会活動の現状と展望について

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。

2020年年初より続く新型コロナウイルス感染症の感染状況も、昨年夏の第5波とも言われる爆発的な感染状況をピークとして、国民のワクチン接種進行に合わせるかのように秋以降は感染減少傾向に転じました。断続的に長期間続いた緊急事態宣言の解除に伴い、飲食・移動・イベント開催基準等の各種行動制限も緩和され、国内経済や航空界にも少なからず光が見え始めたと思われた中、年末にはまた新種のウィルスが発現し、次から次への変異ウィルスの出現に、皆様におかれましても、不安感の消えない中で新年をお迎えになられたことと存じます。

昨年の活動状況

まん延防止等重点措置や緊急事態宣言に基づく各種制限により、イベント、セミナー、集会等の実開催は否応なく中止せざるを得ない状況が続きましたが、緊急事態宣言解除後の秋以降には、ATSシンポジウム、気象シンポジウム、Fly with us～空のワークショップ～、各種セミナー・講習会などを、実施環境に合わせて実参加とWEB参加を織り交ぜながら実施し、多数の参加者を得ることが出来ました。

こうした中、教育文化委員会は新たな試みとして、裾野拡大を目的としたフォトコンテストを実施し、幅広い世代から多数の応募作品が届きました（副賞のFTD体験搭乗が好評）。また、広報・企画委員会は協会の各種広報活動を進める中で、2回目となるJAPAコックピットカレンダーを作成し、各方面から好評価を得る商品になりました。

新型コロナウイルス感染症の感染による厳しい環境の中ではありますが、協会内の各委員会は定款に定める「目的」に沿って、航空の裾野拡大に積極的に取り組んで活動を進めています。

FTD(飛行訓練装置)運用再開

一昨年春より中断していたFTD事業については、昨年8月の事業再開後も新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によって実運用中止となっていました。緊急事態宣言解除に伴い11月から実運用を再開しました。技術習熟支援並びに体験搭乗への申し込みも順調に増えています。利用方法についてはJAPAホームページに掲載していますので、パノラマビューの景色を楽しみながら、それぞれの目的に沿ってご利用ください。

公正・健全な協会活動を目指して

新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって各種活動を自粛せざるを得なかった期間、機動的かつ行動力のある活動を可能とする協会内体制を構築すべく、顧問弁護士の助言も得ながら、協会内の組織改編や各種規程類の見直しに取り組んできました。定款の定めるところにより、公益法人として我が国航空の健全な発展に寄与すべく、皆様のご賛同を得ながら、引き続き公正且つ健全な協会の運営に努めて参ります。本年もどうぞよろしくお願い致します。



自家用操縦士の技量維持(航空安全講習会)について

教育文化委員会 大澤 一郎

今回は、自家用操縦士の皆様を対象として開催している航空安全講習会がどの様にして始まったのか、その生い立ちを振り返りたいと思います。

国際民間航空機関(ICA0)の監査と操縦者の技量維持及び飛行経験

国際民間航空条約第1付属書には「技能証明の保有者は、その技量を保持し、また、最近の飛行経験を有していなければ、航空業務を行ってはならない」旨が規定されていますが、2000年に行われたICA0の監査においてわが国には自家用操縦士を対象とした、技量維持と最近の飛行経験に関わる要件が見当たらないことが指摘されました。



11月沖縄会場の様子

航空従事者の技量維持のあり方に関する調査委員会

このため、国内の自家用操縦士等への対応として「航空従事者の技量維持のあり方に関する調査委員会」が2001年に発足し、国内外の実情を広く調査と検討を実施しました。これらの結果「Pilotの技量維持管理は、個々のPilotの責任であるが、国は社会に対する責任として、技量維持に関する何らかの施策を提示することが求められる」との前提において「自家用操縦士の技量維持の基本的な考え方と具体的施策についての提言が2002年4月に提出されました。

国空乗第2077号の発出

調査委員会の提言を受け、航空局は、通達「国空乗第2077号」を平成2003年3月に発出、その中に「自家用操縦士の技量維持方策に係る指針」が添付され次の事項示されました。

1. 2年毎の航空安全講習会の受講による安全知識の習得、安全意識の向上
2. 最近の飛行経験(操縦する日からさかのぼって180日以内に当該機と同じ種類および等級の航空機による3回以上の離着陸経験)

また、具体的な講習テーマとして次の各号および実際の飛行に関する内容と安全に飛行できる基準が示されました。

- (1)航空法令等の遵守 (2)航空事故・重大インシデント・異常接近の事例等・具体的な事例の紹介
- (3)情報収集の重要性について (4)自分の能力に見合った無理のない飛行計画と飛行内容の認識
- (5)自分一人の空ではないことの認識 (6)安全面に影響する人間の心理や行動の特徴の認識
- (7)夜間飛行能力

航空安全講習会の開催

通達「国空乗第2077号」の発出を受けて、JAPA及び日本飛行連盟、AOPA-JAPAN、日本滑空協会、全日本ヘリコプター協議会の5団体は、2003年度よりこの通達による講習会を自主的に開始しました。講習会の開始以来、18年が経過しておりますが、今後も多くの自家用操縦士の安全意識向上に取り組んでいきたいと考えております。今年度JAPAでは、埼玉、熊本(講師オンライン)、大阪(講師オンライン)、沖縄(講師一部オンライン)で航空安全講習会を開催しています。一人でも多くの自家用操縦士の方が受講を希望して頂けるような講習会の運営を目指して参ります。1月には北海道、3月には東京での開催を実開催で計画していますので奮ってご参加ください。講習会開催時にはアンケートを実施させて頂いていますので通達による講習テーマを踏まえた上で講習内容に反映できればと思いますので受講の際は、講義内容などについてぜひご提案ください。



オンライン講義(JAPA会議室から)

今回は、航空安全講習会の生い立ちなどについてお話をいたしました。が、次の機会には特定操縦技能審査制度について解説できればと思います。

第43回ATSシンポジウム開催報告

～ 安全で効率の良い運航と航空管制 ～

ATS委員長 吉松 聖也



2021年10月30日(土)に「ATS シンポジウム*」が開催されました。(*主催:公益社団法人日本航空機操縦士協会・一般財団法人航空交通管制協会 / 後援:国土交通省航空局)

R/T MeetingとATSシンポジウムの生い立ち

1977年のテネリフェ事故の原因の一つが管制用語にあったことから、その年の12月に管制用語の研究会「Radio Telephony Meeting(通称:R/T Meeting)」が発足しました。

以来44年間 パイロット・管制官の共通認識に基づく「安全で効率の良い運航と航空管制」の実現を目指して、毎月第2土曜日にパイロット/管制官約40名がJAPA 会議室に集い、管制用語の研究、日常運航における航空管制の問題点や管制方式基準の見直しを行っています。そしてR/T Meetingでの検討結果はAIM-Jの改訂や管制方式基準の改正提案に反映されています。(現在は実参加とオンライン併用のハイブリッド開催)

ATS委員会のメンバーは、航空交通管制協会技術委員会のメンバーと一緒に、R/T Meetingに毎月参加しており、2020年1月通算500回の開催を迎えました。「R/T Meeting 500回記念誌 ～PILOTと管制官の共通の認識を目指して～」がJAPA Websiteに掲載されていますので、お時間があるときにどうぞご覧ください。

このATS シンポジウムは R/T Meeting の1年間の研究発表の場として開催されています。これまでANA の講堂や天王洲アイル野村不動産ビル等で開催されていましたが、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、JAPA会議室をKey StationとしてZoomを利用したのオンライン開催に変更されています。日頃会場に足を運べない方も自宅・宿泊先からの視聴が可能となり、約400名の方から事前申し込みがありました。

43回目となる今年のシンポジウムは、非常に興味深いプレゼンテーションが行われました。当日のレジュメと動画はJAPAホームページでご覧になれます。



講演「航空管制の現状」



国土交通省 航空局 交通管制部 管制課長 松岡慎治 氏に、「航空管制の現状」について講演をしていただきました。松岡管制課長は、管制官のすべての資格(ACC、TWR、APP、GCA、ATM)を保有され、豊富なお経験と深い理解のもと、国内空域再編の進捗、南日本広域ターミナル空域運用開始、国内CPDLCの試行、香港国際空港を対象とした交通流制御、SBASを用いた進入方式(LPV)の導入・展開計画から、航空管制業務における安全管理、航空管制官の教育・訓練実施体制まで、非常に興味深いテーマを丁寧に説明していただき、参加者のアンケートも大変好評でした。管制課長の基調講演はATSシンポジウム恒例になっており、最新の航空情勢を理解する上でとても参考になる内容でした。

講演「滑走路路面状態の提供について」

2005年、米国で発生した雪氷滑走路での逸脱事故を機に、滑走路状態評価、積雪時の航空機性能に対する世界基準の制定機運が高まり、2016年にICAO関連規則が改正されました。日本でも2021年11月4日から始まった滑走路路面状態評価方式の導入と背景、新基準と旧基準の違い、状態評価及び報告に関わる日本とICAOとの相違点を国土交通省 航空局 交通管制部 管制課 大瀬戸英記調査官に解説していただきました。

管制官から提供される滑走路を3分割した滑走路状態コード(RWYCC:Runway



Condition Code)は航空機から見て手前から順に提供されるのに対して、SNOWTAMでは常に滑走路番号の少数番号側から報じられるため、管制官(ATISを含む)とSNOWTAMでRWYCCの提供順が異なる場合があり、運用上の留意点も解説していただきました。

問題提起「不明確な高度の指示」



ブロック毎に開催される管制技術交流会には、毎回「高度の指示」関連の質問事項が多数寄せられています。過去の管制技術交流会における質疑応答の中から、「降下中の水平飛行」「STARの高度制限」「進入フィックスの高度」等、高度の指示に関して管制官とパイロットが共通認識を持てなかった事例を紹介しました。

研究発表「高度制限について考える」のプレゼンテーション終了後に、再びこの問題提起に戻って、何故そうってしまったのか、どうすれば良いのか、パイロット、管制官のそれぞれの対応をふりかえり、共通の理解を解説しました。

研究発表「高度制限について考える…定義の変更と新たな方法の提案」



2020年11月の管制部空域再編に伴い、上下分離されたセクター境界高度に関わる高度の指示で、管制方式基準に定められていない用語の使用やパイロットが対応に苦慮する事例が報告されています。

また管制官が計器進入方式に公示された高度を無効にする事例や、パイロットがそれを要求する事例が後を断たないことから、R/T Meeting ではこの1年間、「計器進入方式に公示された高度は高度制限ではない」ことを明確にするために高度制限の定義の変更を検討し、航空交通の状況や空域環境の変化に対応するための「高度の指定や高度制限の指示の新たな方法」について議論を重ねてきました。

今年のシンポジウムでは、パイロットと管制官の共通認識による「安全で効率の良い運航と航空管制」の実現のために、管制官の高度制限の指示に対するパイロットの操縦室内での対応をB737 FFSで撮影した映像を紹介し、一年間検討を重ねた管制方式基準およびAIPの改正提案を発表しました。



R/T Meeting に参加してみませんか！

R/T Meetingは、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、当面の間、実参加者人数を制限していますが、オンラインを併用したハイブリッド開催のため、在京以外の方や海外の宿泊地からも多数の方が参加して、毎月第2土曜日に活発な議論が展開されています。

R/T Meetingは2021年12月に521回の開催を迎え、これまで先輩諸兄が果たして来られたご努力に敬意を表すると共に、次世代を担う人たちにR/T Meeting への参加をお願いしたいと願っております。

「ATCに関するルールベースでの共通認識」に関心があるパイロット・管制官の皆さん、是非一度R/T Meetingに参加してみませんか？ きっとATCに関しての再発見があると思います！

参加申し込みは japa@japa.or.jp 宛にご連絡ください。

第16回(令和3年度) 航空気象シンポジウム開催報告 ～「豪雨と空港の防災、航空機の安全」～

航空気象委員長 山本 秀生

大雨による災害はここ数年頻発し、社会的にも注目されています。もし空港が豪雨災害に見舞われた場合、私たちはどのように対応していけば良いのでしょうか。

第16回目となる航空気象シンポジウムは「豪雨と空港の防災、航空機の安全」をテーマに、2021年11月20日(土)にオンライン形式にて開催されました。JAPAならびに一般財団法人航空交通管制協会との共催で、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。

講演では線状降水帯や顕著な大雨に関する情報、そして東京国際空港の防災について焦点をあて、公開座談会では実運航の観点から航空機の運航にどう影響を及ぼすのか、多角的な視点で議論しました。今年度も生配信する形で行われ、WEB会議を通して質問や意見を募り、講演者が直接答えるなど双方向的な取り組みも行いました。申し込み総数213名、視聴者も151名となり、WEB会議の利点を活かしたシンポジウムとなりました。

開催当日、会場では航空気象委員が待機し、WEB会議を通じて送られた質問や意見への対応を行いました。昨年に引き続き2回目のオンライン開催となりましたが、事前にリハーサルで画面共有等の操作確認、参加者からの質問への答えていただく際の画面切り替え等について担当業者を交えて綿密に打ち合わせを行いました。

その結果スムーズに進行でき、参加者からも大変多くの質問が寄せられました。全てに答える事はできませんでしたが、生の質問に出演者から直接答えていただけるという点では、オンライン環境ならではの良さも感じられました。

第15回航空気象シンポジウム プログラム

- 1.開会の挨拶
- 2.講演
「顕著な大雨に関する情報について」
「集中豪雨の発生要因と予報について ～線状降水帯を中心として～」
「東京国際空港の防災について」
- 3.公開座談会 「豪雨と空港の防災、航空機の安全」

開会の挨拶

日本航空機操縦士協会 会長 井上 伸一 氏 気象庁 総務部 国際・航空気象管理官 益子 直文 氏



「顕著な大雨に関する情報について」

気象庁大気海洋部気象リスク対策課 地域気象防災推進官 松尾 篤 氏

線状降水帯の大雨による災害事例は多く、社会的にもその認知度は高まってきている中、線状降水帯に関する情報はどのように提供されるのかご講演をいただきました。

現状では線状降水帯の予測精度に課題があるものの、実況で検知した際に「顕著な大雨に関する情報」として提供されること、その導入背景や発表基準、事例等について学びました。



「集中豪雨の発生要因と予報について～線状降水帯を中心として～」

気象庁気象研究所応用気象研究部長 加藤 輝之 氏

本講演では線状降水帯について、用語の由来や発生メカニズム、その予測可能性について解説をいただきました。

特にご紹介いただいた「線状降水帯が発生しやすい6条件」は飛行前に気象を解析するうえでも有用で、運航者側にとっても学ぶことの多いご講演でした。



「東京国際空港の防災について」

国土交通省東京航空局東京空港事務所 空港安全部空港危機管理課長 小野 浩司 氏

もし羽田空港が災害に見舞われたら…。

本講演では災害時の基本計画に加え、電源や通信、上下水道、鉄道アクセス喪失時等の空港機能が失われた際の対応計画など、広範囲に及ぶ災害対策の概要や留意点について解説をいただきました。



公開座談会 「霧・低視程と航空機の運航」

公開座談会はWEB会議システムを使用し、現役の運航乗務員、運航管理者、管制官ならびに航空気象委員らが参加し行われました。

主なトピックとしては線状降水帯を解析するうえでの着目点や、台風等による機材退避、空域混雑に関するEDCT制御、悪天が予想される場合のTMU/Approach/Tower等の連携や管制間隔、PMSの効果、Divert後の再運航時のEDCTと疲労リスク管理、RWYCC導入に伴う滑走路の冠水判断について討議いたしました。

これらに加え、羽田空港に大津波警報が発令された際の進入や滑走路の使用可否、Approach管制の電源喪失時の対応など、パイロットだけでなく運航管理者や管制官からの視点からも幅広く議論いたしました。

シンポジウム資料は、JAPAホームページ・会員サイトに掲載予定です。是非ご活用ください。



Fly with us ～空の仕事ワークショップ～実施報告

エアライン委員長 田中 天兵

2021年10月23日(土)に大阪国際空港にてFly with us ～空の仕事ワークショップ～を開催しましたので報告いたします。

講師として現役のパイロット、客室乗務員、空港旅客スタッフ、及び航空管制官を迎え、参加の学生は28名でした。また、同時開催としてアースラウンダー前田伸二さんによる特別講演もシアトルとのライブ中継で実施しました。

和やかな雰囲気の中で学生にリラックスしてもらいたいというこちらの思惑とは裏腹に、参加学生の眼差しは真剣そのものでした。それというのも、現在は新型コロナウイルス感染症の影響で航空関係のイベントが軒並み中止になっており、とりわけ就職に関しては採用を見合わせる企業が多く、学生が情報を集めようにも難しい状況が続いているためです。昨今の航空業界の様子を見て不安を抱いている学生もいるに違いない、と思いこのイベントの開催に力を注いできましたが、航空業界で働く夢を諦めない、という熱意が開始早々どの学生からも伝わってきました。

学生の熱意に対して講師のみなさんも全力で応えていただきました。例えば「学生時代にどんなことをしていた方がいいですか?」という学生の質問に対して「なにをするかではなく、どう過ごすかが大事だと思います。やりたいことをとことんやることで、自分にしかない経験ができて、自分の強みも見えてくると思います。」という回答があり、的確なアドバイスの中にも熱いメッセージが込められていました。質疑応答として用意していた1時間を目一杯使って、たくさんの質問に答えることができました。

最後まで学生の熱意で満たされたイベントは、4時間のプログラムを一気に駆け抜けて終わりを迎えました。会場の出口で学生を見送りましたが、どの学生も晴れやかな表情で目もキラキラと輝いていて、先行きが見えない不安よりも自分の夢を追いかける希望の方が大きいように見て取れました。そんな学生達を見送っていると、「頑張ってるね」と学生にメッセージを送るはずの我々こそが、学生から「頑張ってください」とメッセージを送られているような気がしてきました。航空業界を目指す若者たちは、今も夢を諦めずにそれぞれができることを頑張っています。彼ら彼女らを1日も早く航空業界に迎え入れることができる状況にすべく、エアライン委員会の一員として、そして一人の航空人として一層奮励努力しようと思った1日となりました。



現場のリアルを伝える現役パイロット



質問に答える講師のみなさん

Fly with us ～空の仕事ワークショップ～とは?

航空業界を目指す高校生～大学生を対象とした航空教室。全国9カ所(千歳/仙台/東京/新潟/中部/大阪/松山/福岡/那覇)で開催。現役のエアライン社員、航空管制官を講師として招き、職業紹介と質疑応答を行う。職種や企業の垣根を超えてディスカッションできることが特徴的。就職をテーマに扱いながらも採用する立場ではないので学生の立場に寄り添った本音に近い話ができ、参加学生から好評を得ている。

日本生まれの片目のパイロット、 世界一周単独飛行成功秘話

エアロジパングプロジェクト代表 アースラウンダー 前田伸二

私は普段、旅客機をつくるエンジニアとして、飛行教官として、ここ米国ワシントン州で生活しています。また非営利団体エアロジパングプロジェクトの代表として、片目のパイロットが「夢と希望を抱く大切さ」そしてその「難しさ」の実体験を交えて伝え、参加者自身の人生構築を考えてもらうこと目的とし講演活動を続けてきました。世界一周を実現するために、機体改修、協賛団体募集、そして新型コロナウイルスの感染拡大で世界を飛ぶ、等、どの課題も一言では説明できない難しい解決策が求められました。今回の世界一周ミッションフライトは、ミッションと呼ぶだけあり、目的と大義がありました。

「障がい持ちで古い機体での世界一周は絶対無理」という閉鎖的な考えに「やってもいないうちから勝手に諦めるな」というメッセージ送る必要性を強く感じました。特にこの新型コロナウイルス感染症の感染拡大中であつたからこそ、絶対に世界一周を実現させ明るいニュースを航空業界に送りたいという強い覚悟がありました。



「障がい者=できない」「古い=悪い」の固定概念を打ち砕く挑戦

私は1998年、18歳で交通事故に巻き込まれ急死に一生を得てこの世に戻ってきました。片目の失明はその時によるもので、大学四年間は社会人に「障がい者はパイロットになれない、就職できない」との差別的な言葉を浴びさせられ、自殺を真剣に考える様な毎日でした。残念ながらこのミッションについても祖国の関係者から賛否両論があり、片目のパイロットに対する「風当たり」は想像以上に今も強く、故に、このミッションの準備は慎重に慎重を重ねました。また古い機体を「最新鋭化」することにもこだわりました。国内外の若いエンジニア、パイロットに、もっと「航空機：空の乗り物」の面白さを知ってもらいたかったためです。今回、使われたボナンザP35型は尾翼がV型で世界的にV型尾翼をもつ小型飛行機は珍しい機体です。一方でこの飛行機は低速時の安定性を欠くとして有名です。1960年代、かつて多くの医者(富裕層)がその飛行特性を理解せず飛び回り、事故が発生、多くのパイロットの命を奪った。それ故に「ドクターキラー」という悪名を持つほどであり、それはパイロットが未熟な為に事故が多発したのが主な原因であり、その飛行機の特長を知っていれば防げたと思われます。

現代の匠が命を吹き込む

2017年、本格的に機体改修作業が始まり、機体を触診とボアスコープで丹念に調べ上げ、機体改修の計画案ができました。50年間、ほぼ手付かずであつた飛行機はまさにタイムカプセルで、昔の技術者が考え作り上げた傑作です。例えば床板にはベニア板が使われ昔の技術者の知恵が凝縮されている。木材は伸縮性があり、保湿・保温性も高く、消臭および防音効果もあります。無論、木材加工は非常に容易で安価で利点づくしであり普段、複合材で作られている航空機を扱っている私は「これ、木材使っているけど本当に大丈夫?」と思いましたが、無知のエンジニアの象徴だと今なら素直に笑える経験であります。最新の単発小型飛行機同様に元々260馬力だったエンジンを300馬力に新調、騒音低減及び飛行効率を上げる為に3枚プロペラに換装、タッチパネル式の最新鋭GPS及びHF無線を含む通信機器などを装備しました。なお、この飛行機は「ルーシー」というニックネームがあります。



エンジニアとして「絶対無理だ」を疑え

私はこの「絶対無理だ」の言葉を聞くたびに疑問に思います。このミッションフライトの準備にも「古い機体での世界一周は無理だ、片目のパイロットは尚更、絶対無理だ」と航空関係者から反応があったためです。情報及び経験不足故に否定的な言葉につながったと想像しますが、断じてその言葉に耳を傾けることはありませんでした。なぜなら米国にはそんな「無理だ」を「可能だ」にしてきた行政人や航空関係者がいるからです。SODA (Statement of demonstrated ability) は日本の「大臣判定」に似ていて、何らかの障がいを持って米国の空を飛んでいるパイロットが約1万人弱 (FAA2020年調べ) 登録されています。事実、私は片目にも関わらずエアラインパイロットになれる1st classの航空身体検査証明書を持ってアメリカの空を飛んでいます。

Aviate!! Aviate!! Aviate!! 自分を信じて飛べ

無論、「失敗したら?」という自分との心理戦は日々繰り広げられていました。アラブ砂漠の砂嵐、タイの積乱雲と雷雨、フランスとアラスカで氷着、外気温 -21°C から $+43^{\circ}\text{C}$ 以上の環境下を43日間のフライト中、全ての気象条件を体験した過酷なフライトが続きました。例えば、タイからフィリピンのフライトは8時間ノンストップで1202マイルを飛びました。最悪なことにその日の向かい風は平均20ノットで対地速度が150ノットといつもよりも遅く、もっとも最悪だったのがロシアで向かい風が50ノットと天気予報の2倍で高度を変更するも、数時間は120ノットまで対地速度が急減速しました。この時ばかりはSOS信号をどこで発信させるかを真剣に考えました。旅客機で世界一周は簡単ですが、単発エンジンのボナンザとなると話は別です。装備していた心拍計が壊れるのではないかと思うほど緊張の連続のフライトが米国に戻るまで続きました。世界は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の中、エジプト以降はフライトのルートが日々変わりました。新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で規制により空港が24時間開いておらず、制限期以内にその国に入らなければいけないタイムマネジメントも要求されました。更に航空燃料 (Avgas) も枯渇している中、だからこそ悪天候でも前に進まなければならない、日本を含むアジア諸国では新型コロナウイルス感染症対策による制限が12時間単位で変わっていきました。

チャレンジをありがとう、FAA!!

今回のミッション準備中、一番難航したのが米国航空局 (FAA) への追加補助燃料タンク認可申請でした。このルーシーにはフェリータンクが全く搭載されておらず、通常の120ガロン仕様で飛んでいました。既にFAA認定済みのエイドリアンの同型機体に装着されている100ガロン翼端タンク搭載も、そして代替案の機内に装備するフェリータンクまでも、使用が一切認可されませんでした。無論、日本でいう航空耐空検査には何ら逸脱することもなく、正式な重量計算を含む書類手続きを踏んでいるにも関わらず、です。フェリータンクを使わず世界一周をボナンザで実施したのは世界でも稀で、関係者が調べたところによると実例を聞いたことがありません。だからこそこのミッションフライト中は常に機体の運航サービスシーリング限界に近い17,000Ftの高度を飛び、酸素マスクをして血中酸素濃度を上げ、Lean of Peak (LOP) で燃料をエンジンに供給する日々でした。壮絶なフライトであったことは決して大げさな表現ではなく、後日、米国ボナンザ協会はこのエアーマンシップを高く評価してくれました。



チームを信じ、ルーシーと飛ぶ

だからこそ最強のチームで数年かけて機体改修及び飛行試験をし、データ取りをして初めて成功につながっていく道筋をたてることができました。もちろん相当なプレッシャーに私を含む関係者は闘い続けました。世界一周中、時差があってもエジプトを拠点とするGASE社のアフメドは随時、天気、風速、税関、駐機スポットなどの情報を送ってくれました。また米国にいる飛行教官の同僚や妻からは励ましのメッセージがライブで送られてきました。最高のチームがいたから一人で世界を飛んでいても孤独を感じる時間は一切ありませんでした。特にフィリピンから日本国境をまたいだ瞬間、「日本入国おめでとう。世界があなたを応援している」と妻からメッセージが届いた時には涙が溢れ出ました。2017年、あまりの誹謗中傷に心が折れ、このミッションの計画を中止しようと思ったことがあり



ました。当時、彼女は「日本生まれの障がいを持ったあなたが飛ばずして、誰が飛ぶの？世界を味方にあなたは世界を飛ぶ」と、この妻の言葉が私に勇気と希望を与えたのは事実でした。そして2017年、癌で急死した父と「希望を世界に届けろ」と約束した背景がありました。だからこの日、2021年6月2日に小さな出来事でしたが日本生まれの片目のパイロットが祖国の空に入った瞬間は感極まるものでありました。

古いものを探究することが実を言うと将来への近道だったりすることを、私は今回のアースラウンダーで学びました。そんな古い飛行機でも世界一周を実現し新型コロナウイルス感染症が拡大する中では世界初、1924年以降通算139人目の単独飛行を成功させることができました。片目のパイロットとしては1933年のウイレー・ポスト以来だそうです。ぜひこの機会に過去の航空技術、航空機を眺め、昔の「航空人」に想いを寄せるのもいいと思います。いつの時代もライト兄弟から始まり先人が歩んできた道を何度も繰り返し右往左往しながら、その航空技術確立してきている。だからこそ肌色、言語、障害の有無に関わらず私は万人に開かれた「空の魅力」が好きです。

最後に母校、日本航空高等学校のある能登空港上空を通過許可した東京コントロールの管制官には心からお礼を申し上げます。当時、母校では新型コロナウイルス感染症の集団感染が発生し、言われなき誹謗中傷で心傷ついていた学生もいました。夏のスポーツ大会に参加できない子供たちもいました。だからこそ日本の近い将来の空を何らかの形で担う彼らに一人の飛行機屋として示したかったのは「夢は命ある限り続く」という前向きなメッセージです。そして彼らがきっと30年、50年後の日本、いや、世界の航空産業をリードしてくれる人材への祈りでもありました。その背景を説明し、理解してくれた東京コントロールの管制官には感謝の気持ちしかありません。また日本のフライトに対して最後の最後まで応援していただいたJAPA沖縄支部幹部の皆様には改めてお礼申し上げます。ありがとうございました。

エアロジパングプロジェクト

www.aerozypangu.com



Depart DATE	Country in	Depart	Depart	Arrival	Arrival	Actual Use fuel (gallon)	Actual Distance (nm)	Actual flight time (hrs)
2021/5/1	USA	KPAE	Everett [Snohomish County /Paine Field], WA, US	KFAR	Fargo [Hector Intl], ND, US	68	1058	5.8
2021/5/2	USA	KFAR	Fargo [Hector Intl], ND, US	KPWK	Chicago Executive (Palwaukee Muni), IL, US	45	512.1	3.7
2021/5/3	USA	KPWK	Chicago Executive (Palwaukee Muni), IL, US	KHEF	Manassas Regional/Harry P Davis Field, DC, US	45	533.7	3.5
2021/5/6	USA	KHEF	Manassas Regional/Harry P Davis Field, DC, US	KBGR	Bangor [Intl], ME, US	48	559.7	3.9
2021/5/7	USA	KBGR	Bangor [Intl], ME, US	CYYR	Happy Valley-Goose Bay [Goosy Bay], NL, CA	51	620.7	3.9
2021/5/8	Canda	CYYR	Happy Valley-Goose Bay [Goosy Bay], NL, CA	BGBW	Narsarsuaq, KU, GL	66	715.7	5
2021/5/8	Green land	BGBW	Narsarsuaq, KU, GL	BIRK	Reykjavik, IS	66	699.3	5.1
2021/5/12	Iceland	BIRK	Reykjavik, IS	EKVG	Sorvag [Vágar], FO	36	421.9	3
2021/5/13	Faroe Islands	EKVG	Sorvag [Vágar], FO	LFRG	Deauville [St-Gatien], FR	72	841.9	5.9
2021/5/15	France	LFRG	Deauville [St-Gatien], FR	LFLY	Lyon [Bron], FR	29	239	1.8
2021/5/16	France	LFLY	Lyon [Bron], FR	LGAV	Athens (Spata) [Eleftherios Venizelos Intl], I, GR	78	1081.9	6.1
2021/5/19	Greece	LGAV	Athens (Spata) [Eleftherios Venizelos Intl], I, GR	HESX	Giza [Sphinx Intl], GZ, EG	55	664.8	4.5
2021/5/21	Egypt	HESX	Giza [Sphinx Intl], GZ, EG	HEGN	Hurghada [Intl], BA, EG	23	273.3	2
2021/5/22	Egypt	HEGN	Hurghada [Intl], BA, EG	OBBI	Manama (Muharraq) [Bahrain Intl], BH	69	949.9	6
2021/5/25	Bahrain	OBBI	Manama (Muharraq) [Bahrain Intl], BH	OPKC	Karachi [Jinnah Intl (Quaid-e-Azam)], SD, PK	75	962.6	6.2
2021/5/27	Packistan	OPKC	Karachi [Jinnah Intl (Quaid-e-Azam)], SD, PK	VANP	Nagpur [Dr. Babasaheb Ambedkar Intl], MH, IN	59	726.9	4.9
2021/5/27	India	VANP	Nagpur [Dr. Babasaheb Ambedkar Intl], MH, IN	VCRI	Mattala [Mattala Rajapaksa Intl], LK	73	925.6	5.9
2021/5/28	Sri Lanka	VCRI	Mattala [Mattala Rajapaksa Intl], LK	VYYY	Yangon Intl (Rangoon, Mingaladon),MM	93	1152.6	8
2021/5/28	Myanmar	VYYY	Yangon Intl (Rangoon, Mingaladon),MM	VTBD	Bangkok [Don Mueang Intl], TH	30	343.6	2.5
2021/5/30	Thiland	VTBD	Bangkok [Don Mueang Intl], TH	RPLC	Luzon [Clark Intl (Diosdado Macapagal Intl)], PH	91	1202.8	8
2021/6/2	Philippines	RPLC	Luzon [Clark Intl (Diosdado Macapagal Intl)], PH	ROAH	Okinawa [Naha], Ryukyu Island, JP	58	834.3	5.2
2021/6/2	Japan	ROAH	Okinawa [Naha], Ryukyu Island, JP	RKSS	Seoul [Gimpo Intl (Kimpoo Intl)], KR	52	752.1	5
2021/6/4	Korea	RKSS	Seoul [Gimpo Intl (Kimpoo Intl)], KR	RJCC	Sapporo [New Chitose], JP	67	1027.4	5.9
2021/6/4	Japan	RJCC	Sapporo [New Chitose], JP	UHSS	Yuzhno-Sakhalinsk [Khomutovo], SAK, RU	27	312.5	2.3
2021/6/6	Russia	UHSS	Yuzhno-Sakhalinsk [Khomutovo], SAK, RU	UHMM	Magadan [Sokol], MAG, RU	84	882.6	6.9
2021/6/7	Russia	UHMM	Magadan [Sokol], MAG, RU	UHMD	Provideniya Bay (Urelik), CHU, RU	86	1048.6	7
2021/6/8	Russia	UHMD	Provideniya Bay (Urelik), CHU, RU	PAOM	Nome, AK, US	20	214.3	1.5
2021/6/9	USA	PAOM	Nome, AK, US	PAMR	Anchorage [Merrill Field], AK, US	69	522.1	4
2021/6/10	USA	PAMR	Anchorage [Merrill Field], AK, US	PAWG	Wrangell, AK, US	64	660.4	4.5
2021/6/11	USA	PAWG	Wrangell, AK, US	S43	Snohomish [Harvey Field], WA, US	64	660.5	4.9
						1763	21401	143



～ 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

藤井 浩一 様 (日本航空)

小室 宗誠 様 (日本トランスオーシャン航空)

※新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、
伝達式及び皇居での天皇陛下への拝謁は中止となりました。



国土交通大臣表彰

上谷 宏 様 (日本航空)

高木 博成 様 (全日本空輸)

松本 猛 様 (日本航空)

高橋 誠 様 (全日本空輸)

安積 浩一 様 (全日本空輸)

堂園 正人 様 (全日本空輸)

塚本 真巳 様 (全日本空輸)

田中 晶敏 様 (ジェイエア)

庄司 泰造 様 (全日本空輸)

田代 一郎 様 (朝日航洋)

※パイロットのみ掲載

東京航空局長表彰

貝谷 浩一 様 (アジア航測)

伊藤 典弘 様 (朝日航洋)

宮崎 満 様 (共立航空撮影)

加藤 秀治 様 (朝日航洋)

※パイロットのみ掲載



11月11日 東京航空局長表彰式典

大阪航空局長表彰

冨田 史宣 様 (日本エアコミューター)

※パイロットのみ掲載



11月10日 大阪航空局長表彰式典

会長奨励賞

竹内 勇人 様 (航大第65回生Ⅱ期)

望月 瞬 様 (航大第65回生Ⅲ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

今後のJAPAセミナー開催予定

セミナータイトル	開催日 / 開催地区
小型航空機セーフティセミナー	2月3日(木)～4日(金) / ステーションコンファレンス川崎 ※会場での開催に加え、WEB 開催も併用します。
Fly with us ～空の仕事ワークショップ～	2月12日(土) / 沖縄 開催予定 2月19日(土) / 愛媛 開催予定 3月12日(土) / 新潟 開催予定
SRM セミナー	2月21日(月) JAPA会議室
航空安全講習会	3月/東京 開催予定 北海道 開催日調整中
RNAV 講演会 (第3回)	3月 / JAPA会議室 開催予定

- ◆ 申込受付の開始については、JAPA ホームページ、メールマガジンでご案内いたします。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症対策により、開催中止や開催方法に変更が生じる場合がございます。

その他のセミナーについては決まり次第、JAPA 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。

フォトコンテスト開催報告

11月25日に第1回「私の好きな飛行機」フォトコンテストを開催し、厳正な審査の結果、各賞が決定いたしました。

詳細はJAPAホームページをご覧ください。

なお、各入賞作品はJAPA事務所に展示しています。

教育文化委員会



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。

ご登録はこちら



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できます。まだ初期登録がお済みでない方は是非、お手続きください。

入会のご案内

当協会は現在約7,000名の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。皆様も航空業界の仲間たちと共に活動しませんか?

◆入会方法

1. JAPAホームページ入会申込書請求フォームにて入会申込書をご請求願います。
2. 当協会より入会申込書を送付させていただきます。
3. 入会申込書に必要事項を記載の上、ご返送ください。
会員資格・特典・会費等についてはJAPAホームページをご参照ください。

日本航空機操縦士協会について
詳しくは JAPA ホームページへ

www.japa.or.jp

JAPA

検索

パイロット

Vol. 20
2022 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 5-3 4-3

TEL 03-6809-2902 (代) FAX 03-3434-7774

JAPA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・企画委員会
発行 畑辺 三千夫
印刷 星光社印刷株式会社