

パイロット



2023 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

2023 Winter INDEX

03 会長挨拶（新年のご挨拶）／会長 進 俊則

04 年頭の辞／航空局

08 専務理事挨拶／専務理事 池田 晃二

09 終身会員制度の変更について／副会長 畑辺 三千夫

12 新千歳対空センターへ行ってきました／ビジネス航空委員会

14 回転翼航空機における EFB 運航への取り組みについて
／東邦航空株式会社 運航部 吉田 光一郎

17 ATS シンポジウム開催報告／ATS 委員長 吉松 聖也

19 航空気象シンポジウム開催報告／航空気象委員長 山本 秀生

21 表彰報告・福利厚生を紹介／事務局

23 JAPA 保険について／事務局

24 JAPA 案内／事務局





あらた 新しき年の初めの初春の 今日降る雪のいや重^しけ吉^{よごと}事

万葉集の掉尾を飾る一首で、その編者と言われている大伴家持の歌です。降り積もる雪のように、良い事がたくさん積もれよとの良年祈願です。最後の一首にこの歌を入れ、世の中の繁栄を願ったのではないのでしょうか。新型コロナウイルスの感染拡大から脱し、私達の生活が大きく向上する年になって欲しいものです。

さて今年の干支は癸卯(みずのとう)、兎年です。兎は跳ねる事から、株式相場では飛躍向上と言われているとか。12年前の卯年で何があったかと思い起こすと、忘れる事の出来ない東日本大震災と原発事故、また歴史的円高で1US \$=75円を記録した年でもあります。昨年は150円台を記録しましたから、半分と言うか倍と言うか、とにかく驚きでした。時の流れは早いもので、それぞれつい先日の出来事のように感じますが、皆平等に確実に毎年ひとつ歳を重ねているのを改めて実感します。因みに直近の癸卯は60年前、まだ生まれていない方が多いと思います。が、ダラスでケネディ大統領が暗殺された年です。

少し脱線しますが、十二支の動物は国によって違うのをご存知ですか。タイ、ベトナム、チベットなどでは兎ではなく猫だそうです。面白いですね。また動物四字熟語で、鳶目^{えんもく}兎耳^{とじ}というのがある、鳶のような目で遠くの事まで目ざとく見つけ、兎の耳のように些細な音も聞き漏らさないという意味だそうです。この原稿を書きながら学びました。時代の流れに遅れないよう、様々な知識や情報を得て、将来を予測しながら行動しなさいという事でしょうか。二兎でも三兎でも追い、危険を感じたら脱兎の如く逃げ、いや落ち着いて回避しましょう。

JAPAに関しての思いです。航空の安全を守るために航空界への意見集団であり続けるよう努めるのは勿論ですが、

航空の裾野拡大にも引き続き最大限の努力をします。次世代の人財を育てる為に、より多くの人達に航空への関心を持ってもらう事が私達に課せられた使命だと考えています。世の中では多様性(ダイバーシティ)の大切さが言われていますが、同じ操縦士とは言え、その中にこれ程多様性を有した集団は他に類を見ません。これこそがJAPAの特徴であり強みだと思っています。逆に、これを活かさない状況に陥った場合、JAPAはその存続意義を問われるでしょう。

企業や団体それぞれが、次世代を担う人財の確保と教育が最重要課題だと認識しているのを承知した上で、その範疇に入る前の若者に航空の魅力を伝え、惹きつける努力を私達が担って行こうではありませんか。日本の航空が安定した成長が出来るようにと、崇高な目的意識を持ち続けたいと思います。

最後に、ダーウィンは「強いもの賢いものが生き残るのではなく、変化するものが生き残るのだ」という考えを示したと言われています。変化を厭わず、安全の要と言われるレジリエンス能力(しなやかさ)を高めながら、会員の皆さん、共に頑張る良い年にしましょう。



年頭の辞

国土交通省 航空局

局長 久保田 雅晴



あけましておめでとうございます。

今年は「癸卯（みずのとう）」です。これまでの努力が花開き、実り始めるという縁起の良い年とのこと。

この3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し、質の高いサービスを提供いただいている関係各位の取り組みに対し心から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、今まで耐えてきた、準備してきたことが花開く年にしたいと考えています。

具体的には、国内・国際航空需要の回復に伴い、航空・空港業界の業績は急回復すると期待しますが、この数年のあまりに酷い状況が財務体質を大きく棄損しています。このため、将来に向けた成長投資等が行えるよう、今年も航空・空港関係者に対し適切な支援を行います。

また、空港機能の高度化にも取り組みます。必要なハード面、ソフト面での整備を進めるとともに、管制対応等により既存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、関係者の機運が高まりつつある航空分野の脱炭素化に取り組みます。経済産業省、資源エネルギー庁や環境省のリソースも最大限活用して、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、関係者との密接な連携の下に積極的に進めてまいります。

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。

それから、航空局は目の前に膨大な仕事がありますので、これをこなすだけでも相当な業務量になりますが、久しぶりに通常国会への法案提出がないこともあり、もっと視線を長く持った中長期的な検討課題にも向き合うようにしたいと考えています。何代にも亘ってバトンを引き継ぎ、どこかで花を開かせる、そういったスタディにも取り組みたいと考えています。

こうした取り組みの前提として、風通しのよい、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職場づくりに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「癸卯」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 大野 達

航空ネットワークは、公共交通機関として社会経済活動を支え、ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」であり、コロナの影響が長期化・深刻化する中で、この「空のインフラ」の担い手である航空会社・空港会社等を支えるべく、関係者が連携して様々な対策を講じてまいりました。これまでご尽力いただいた全ての関係者の皆様にこの場を借りて御礼申し上げます。おかげさまで2023年度においても、航空機燃料税に係る特例措置の5年間の延長をはじめ、相当規模の支援策を用意することができました。

コロナの影響を完全に見通すことは難しいですが、それでも昨年10月の水際措置の大幅緩和、全国旅行支援の開始を受け、今後の航空需要の本格的な回復に向けて希望が持てる年明けとなりました。今回の支援策が、航空会社・空港会社等が需要回復の担い手としての役割を果たすための下支えとなることを期待しています。

また、今後の需要回復局面においては、空港がボトルネックとならないよう、グランドハンドリングや保安検査をはじめ、CIQや自治体を含めた空港を巡るあらゆる関係者が連携して課題解決を図り、回復する需要に対応いただくことが重要です。すでに空港ごとにWGを設置して対応いただいておりますが、今年も引き続きの対応をよろしく願いいたします。本省としてもしっかりとサポートしていきたいと思っております。また、補正予算で計上した人材確保支援の仕組みも積極的にご活用いただければと思います。

回復の先にある長期的な需要の増大に対応した空港機能の拡大・強化の取組みも重要です。首都圏の容量を100万回に拡大する取組みを着実に続けるとともに将来を見据えた議論も進め、また、関西3空港、中部空港それぞれについても、将来の需要増に向けた地域の構想を踏まえ、現在の取組みを着実に進める必要があります。さらに、全国の空港の機能強化や安全対策、コンセッション空港の適切な運営、保安防災、自然災害対策、自動化など技術開発による生産性向上等についても着実に進める必要があります。

政府全体で2050年までにカーボンニュートラルを

目指すこととされている中で航空分野における脱炭素化の取組みも喫緊の課題です。航空分野における脱炭素化を進めるための枠組みを盛り込んだ航空法・空港法等の一部を改正する法律が昨年12月に施行され、あわせて取組みの指針となる航空脱炭素化推進基本方針を策定いたしました。さらに空港分野については、計画策定ガイドラインの改定、事業推進のためのマニュアルの策定を行いました。今後はこれらに従い、航空機運航分野、空港分野それぞれにおいて脱炭素化推進計画の策定や省エネ・再エネ事業の実施に向けた動きが本格化することが期待されます。すでに空港ごとに協議会や準備会を設置していただき、議論を進めていただいておりますが、引き続きの対応をよろしくお願いいたします。また、国際航空分野においては、昨年10月のICAO総会で、短中期（2024年から2035年まで）の目標として2019年の排出量の85%をベースラインとする意欲的な目標が採択されました。すでに航空機運航分野については、SAFの活用、運航改善、新技術の導入といった手段に応じ、それぞれに官民協議会を立ち上げて議論を進めてきたところですが、より一層の取組みが求められることとなります。特にSAFの活用については、資源エネルギー庁や石油会社、さらには原料確保の観点から農水省や環境省、原料調達に関する事業者といったこれまでの航空行政の範囲を超えた幅広い関係者との連携が必要となります。政府全体のGXの取組みと連動しつつ、官民協議会の枠組みを活用しながら、各航空会社との連携を密にして取組みを進めていきたいと考えております。

先に挙げたいずれの課題についても、各地域・各空港等の実情を踏まえてきめ細かく対応していくことが重要です。日々ご尽力いただいている空港事務所をはじめとする職員の皆様に改めて御礼申し上げます。航空行政に寄せられる期待が大きくなる中、空港事務所、地方航空局、本省航空局が一丸となってその期待に応えていけるよう、引き続き、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

また、これらの当面の課題に加え、将来にわたって冒頭に掲げた「空のインフラ」がその機能を発揮し続けるため、先手を打った取組みも重要です。「空のインフラ」をコロナ禍による危機を乗り越えるためだけの掛け声に終わらせることなく、コロナ禍でみえてきた課題・反省を踏まえ、ポストコロナの世界で変わっていくものと変わらないものを見極めつつ、我が国の航空会社・空港会社等が担い手として役割を発揮し続けるために必要なものは何か、皆さんと一緒に考え、取り組んでいきたいと思っております。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

大臣官房審議官 大沼 俊之

昨秋、ようやく水際措置の大幅緩和が実現し、昨年の年頭の辞で局長から予告？がありました反転攻勢の状況を迎えるに至りました。ここに至るまでの関係の皆様のご尽力に改めて感謝申し上げますとともに、これが思わぬところで躓くことのないよう、想定される課題に先手先手で対応いただくようお願い申し上げます。

加えまして、国際を担当する立場で皆様にひとつお願いがございます。どうか、ご自身の担当されている業務につきまして、日本の航空の「国際競争力の維持・確保」に貢献できているかどうか、邪魔をしていないかどうか、今年一年気にしながら取り組んでいただきたいと思います。

昨秋、ICAO総会に日本代表団を率いて参加し、小生が事務局に勤務していた20年前と比較して、分担金の負担順位は当時の2位から、2位に大幅に水をあけられての3位、比率で見ても当時の14.36%から6.26%と半分に以下に落ち込んでいる様や、今まで無風であったカテゴリーI（最重要国）の理事国選挙でロシアが落選する様を見るにつけ、単に従前の仕事の仕方を繰り返すままで国際的な地位を保持しつづけられるのか、大変不安かつ疑問に思いました。

「国際的な競争力の維持・確保」は、何も日々外国航空会社と競争している航空会社や外国のハブ空港と競争している空港会社に限った問題ではありません。むしろ、航空会社、空港会社さらには関連する各種業界が国際的に伍していく環境を整えるという意味でも、航空当局である我々の問題と考えるべきものと思われまます。

20年前の近隣諸国の航空当局と我々との間には、歴然とした力量差がありました。当時の管制保安部には近隣諸国の航空当局からの視察希望がひっきりなしにありましたが、それはもはや過去の話であり、交通規制部に限らず、現在の我が航空局が、中国、韓国、シンガポールの航空当局と比較して、優位な位置にあると言えるのか、残念ながら小生は疑問に思っております。

小生が直接担当する航空交渉や脱炭素の取組みは当然ですが、皆様お一人お一人の業務は、国境を越えた往来とつながる「航空」の業務である以上、どんなに国内的に見える業務であっても、辿っていけば何らかの形で国際的な関係性や影響を気にすべき性格を抱えているはずで、ぜひ気にかけていただきたく思います。

気にかけていただいたことをどうモノにしていくのか、これを考え、航空局としてのアクションに移していく道筋を考えるのは小生の仕事ですが、ぜひ皆さんと一緒に進めていきたいと思っておりますので、ご協力よろしくお願いいたします。

航空交通管制分野においては、本年も、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努めるとともに、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、昨年後半は行動制限や入国制限の緩和により航空需要が少しずつ回復してきました。特に国内線の運航便数はコロナ前とほぼ同水準に戻ってきました。国際線についても回復基調は続いており、交通管制部門としてはこれら増加する航空機の安全運航を、ユーザー目線を意識しながら全力で支えていく所存です。

交通管制部門では、管制処理能力の向上や管制サービスの向上を図るため、2040年を目標年限とする「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）」に基づき、国内管制空域の上下分離、衛星航法サービスの高度化、データリンクの拡大などを推進しています。また、航空機運航におけるDX推進として航空関係者間の情報共有基盤（SWIM）を構築し、飛行経路の最適化や外国管制機関との相互運用性の確保も推進しています。以上のような取り組みにより運航の効率化を図り、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、航空機運航分野におけるCO2削減も進めてまいります。

さらに、次世代航空モビリティについては、レベル4飛行を可能とする昨年12月の改正法の施行によりドローンの運航拡大が見込まれるとともに、空飛ぶクルマについても2025年の大阪・関西万博での運航実現に向けて、関係者が急ピッチで準備作業を進めています。交通管制部門としても既存の航空機と次世代航空モビリティが安全に共存できる環境づくりに貢献してまいります。

最後に、高速で飛行する航空機を24時間365日体制でどのような環境下でも安全に運航させることが求められる交通管制部門の各職場では、ダブルチェックや瞬時的確な判断が必要となることが多いため、チームワークが非常に重要であり、日頃からの風通しの良い職場環境の確保が求められます。これは航空局の他部門や、航空会社、空港会社、請負業者など外部との関係でも同様で、交通管制部門職員一同、引き続き内外関係者と良好な関係を維持し、安定した業務運営を行っていきたいと思っております。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

緊急時航空運用本部では、本年も自然災害などから航空の安全が確実に守られるよう全国の航空関係者・空港関係者のみなさまと共に取り組んで参ります。昨年は、地震、台風・豪雨、火山噴火などへの対応が求められ、特に3月に発生した福島県沖地震においては不通となった東北新幹線の代替輸送として航空輸送が活用されました。一方で、今年も空港の事業継続計画（A2-BCP）の策定が開始されてから3年が経過する年になります。この間の災害対応に係る様々な経験を活かして、より一層安全な空港の防災体制を構築するよう更に努力して参ります。

空港関連技術の開発にあたっては、空港の機能強化・安全確保に加えて、運用時の利便性や経済性の向上などに貢献する取り組みが重要であると考えています。学識経験者、空港運営者、空港利用者のみなさまと一体となった推進体制のもとで、DX、GX、担い手不足などの新たな課題の解決に着実に取り組んで参ります。

世界の航空需要がコロナ禍の影響から回復することに伴い、我が国の優れた航空インフラに対する国際展開へ向けた期待も高まりつつあります。航空インフラ国際展開協議会の協力を得つつ、関係機関・民間企業のみなさまと連携して建設・運営に係る案件の着実な形成・獲得に努めて参ります。

安全部長 平井 一彦

まずは昨年中も新型コロナウイルス感染症の影響、急速な需要回復に伴う急激な業務環境変化の中、日々の業務を着実に遂行して安全な運航の確保に励んでいただいたことに感謝を申し上げたいと思います。昨年と同じようなことを申し上げており、耳にたこができて言われそうですが、やはり安全の確保は日々の仕事を実直に継続することで達成されるものであることから、今日までの安全が明日以降の安全を保証するものではないことを忘れずに、本年も気持ちを引き締めて業務へ臨んでいきましょう。

さて、昨年本稿で、業務遂行に当たり3つの視点「3S（Sensitivity：世の中の動きに感度を高くし、安全行政に求められることを常に意識、Seamless：関係者一丸となった取組、Shift：守りの安全行政から攻めの安全行政に意識改革）」を意識して取り組むという意気込みを書かせていただいてから1年があつという間に過ぎましたが、現在も1年前と同じく、航空を取り巻く様々な環境が大きく変化し、その都度柔軟

な対応を行っていかねばならない状況にあると思います。目前の課題を解決して行くにあたって、引き続き3Sの視点を意識しながら、効率よくかつ効果的な対応を進めていきたいと思ひます。

昨年は近年続けて行われた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、予備品証明制度の廃止、ドローンに関する登録制度・機体認証・操縦ライセンス制度等が施行されました。非常にタイトなスケジュールのなか、多岐にわたる関係者との調整をしっかりと行い、大きな波乱なく制度開始を迎えられたのは、安全部のみならず局内関係課室、あるいは民間の関係者等多くの方々のお力添えによるところが大きいと実感しており、この場をお借りして改めてお礼を申し上げますとともに、よりよい制度や運用としていくために、関係各位におかれましては引き続きのご支援・ご協力をお願いいたします。

今年も、これまでに引き続き、日々の運航安全の確保はもちろんのこと、航空界を支える人材の確保・育成、航空分野のグリーン施策の推進のため新技術の開発段階から積極的な関与と安全基準の策定への戦略的な取組を着実に進めていくとともに、目前に迫ってきた2025年の大阪・関西万博での空飛ぶクルマの運航に向けた制度整備をタイムリーに進めていく必要があります。これらの重要課題を関係者との連携を一層強化しながら、3Sを常に意識しつつよりよい安全行政を目指していきます。

最後になりますが、これらの取組を進めていく上でも、職員一人一人がやりがいを感じ高いモチベーションをもって業務に取り組んでいただくことが極めて重要と考えております。このためにも、働きやすい職場環境を整備するとともに、業務の棚卸しや効率化、システム化の推進等業務環境の改革にもこれまで以上に積極的に取り組むなど、航空安全行政ビジョンを着実に進めていきたいと思っておりますので、皆様のご協力をお願いします。日本の航空界全体を更に盛り上げていくためにも、今年も様々な課題の解決に向けて一緒に頑張っていきたいと思います！

航空局次長 新垣 慶太

「今年こそは」と、コロナ禍の影響から脱し、航空関係事業も本来の姿で展開できるぞとの期待を胸に新年を迎えました。

昨年もコロナ対応や国際情勢の影響等でご苦労された皆様に深く敬意を表します。冒頭に記載したように、気持ちは明るく前向きにですが、備えまで楽観であってはいけないと思ひます。コロナの感染再拡大について

油断してはなりませんし、ロシア・ウクライナを巡る情勢やそれに端を発する世界的な経済への影響にも留意し、いざというときには、令和5年度予算案で措置された施策も迅速かつ的確に駆使して、良質で安全・安心な航空輸送サービスを支えられるよう尽力してまいりたいと存じます。

また、ポストコロナを見据え、中長期的な課題について着実に成果を出していかなければなりません。脱炭素・GX、空域再編、新技術への対応、国際対応など、詳細は担当の審議官、部長が述べている通りです。これらの分野は、従来の航空行政では、あまり縁のなかった方々の知見と緊密な連携が必要であり、意思疎通を十分に図っていくことが重要です。その際には、基本である安全・安心な航空輸送サービスの実現を心に据えて、そして、旅客、貨物、さらにターミナルビル等の施設利用者など国内外のあらゆるお客様の信頼の笑顔につなげることを忘れずに臨んでまいりましょう。

私も、職員の皆様のやりがいやモチベーションの向上に全力で取り組んでまいります。本年もどうぞよろしくお願い致します。

2023年1月1日

国土交通省 航空局 幹部一同



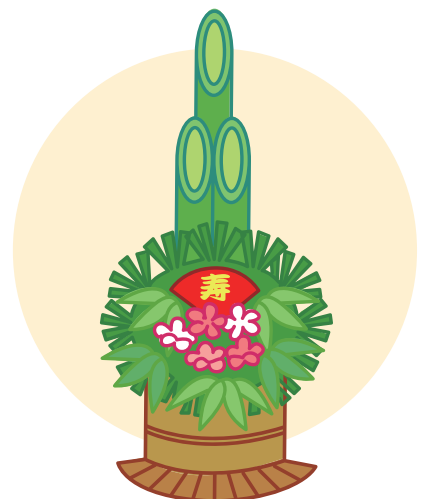
専務理事挨拶

専務理事

池田 晃二



新年明けましておめでとうございます。本年も宜しくお願い致します。新型コロナウイルス感染症に対する規制が緩和されつつありますが、それに伴いJAPAの活動も感染対策を実施した上で正常活動に戻りつつあります。本年も定款に記述されているとおり航空技術の向上を図り、航空の安全確保に努め、航空知識の普及と諸般の調査研究を行い、もって我が国の航空の健全な発展を促進することを目的として活動していきます。私達は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活動をしていき航空の安全文化を構築します。会員の皆様のご協力と活動参加、行政当局、関係諸団体、関係企業の皆様のご指導、ご支援をお願い致します。ご存知の方も多いと思いますがJAPAの活動はボランティアが基本です。会員の方々が貴重な休日を使い航空界のために活動されています。改めて御礼を申し上げます。これからも全国各地のパイロットの方々へ各支部、委員会等と協力して情報を発信し要望やご意見を収集していきます。今後SBASやGBASの供用開始やLPVアプローチ等、欧米諸国が既に導入しているいろいろな新しい技術が導入されていきます。またパイロット個人々人をサポートするピアサポート(HIMS等)など様々な新しいプログラムが導入されていきます。そのような新しいものを普及させるためのガイダンスを実施していくことになるでしょう。また最近RNP-APPの普及と共に地方空港でVFR小型機とIFR機とのTCAS/RAが発生していますが、事象防止のために小型機のパイロットの方々にVISUAL的なガイダンスを含めた情報発信も必要になってきます。そしてE-Journal等を活用してさまざまな有益な安全情報の発信にも努めます。また講習会、セミナー等の教材のリバイスをして新しい知識の普及に努めます。FTDは昨年にJTSBの利用もあり事故防止の安全対策のために更なるさまざまな貢献を考えます。利用者の利便性のため、協会の紙媒体資料のオフライン環境下を含めアプリ経由で全会員に共有を目指す書籍類の電子化を整備します。また購買品、講習会、セミナー等の参加費、FTD利用料のキャッシュレス化を実施しています。そして将来のパイロット不足を見据え裾野拡大事業を積極的に実施していきます。昨年の夏休みに小学生を対象とした航空教室/FTD体験搭乗は定員一杯の予約を頂き大変好評でした。参加した子供達からまた参加したいとの多くの声を頂きました。私もまだ成田空港が無かった小学生の頃に羽田空港に駐機しているパンアメリカン航空のB747を見学したのを機会に大人になったらパイロットになろうと思い立ちました。裾野拡大事業は即効性が無く成果が見え難いですが催事に関わった方からは大切さを感じたと言う感想を多く頂いています。また各空港の催事に参加し一日数百人の方々がJAPAのブースや機体展示に訪れて頂いており今後も航空の魅力を伝えていきます。更にFly with us～空の仕事ワークショップ、Be a pilot、女性航空教室等で具体的な仕事の内容を紹介していきます。昨年は一般大学からの依頼があり現役機長、副操縦士の方がパイロットの仕事を紹介しました。新型コロナウイルス感染症の影響で航空産業の人气が低落している中で裾野拡大事業は大切と考えています。今年もさまざまな課題がありますが皆様のお力を借りて航空界の発展に寄与して行きます。



終身会員制度の見直しについて

副会長 畑辺 三千夫

終身会員とは [定款 第5条(2)]

正会員としての本協会在籍期間が20年以上かつ年齢が満60歳に到達した会員のうち、終身会員待遇を申請した者。

終身会員制度の現状と協会財政状況について

公益社団法人日本航空機操縦士協会(以下JAPAと言う)では2016年の第51回通常総会において決議された終身会員制度の導入によって、同会員資格を申請し取得した会員は役員・代議員立候補資格やAIM-J無料配布など正会員が持つ権利・特典の一部が失われるものの、会費納入の義務が免除されることとなりました。しかしながら、同制度導入から6年余りが経過する中で、既存会員の高齢化により全会員に占める終身会員の割合は増加し、正会員加入者の減少や経済的理由等による退会者の継続的発生などによって、協会の主たる収入源である会費収入は減少傾向となっており、現状制度のままでは2030年代に財政逼迫となり協会運営が困難な状況に陥ることが想定されます。

JAPA事業の現状

1957年に発足したJAPAは、2012年に公益社団法人として内閣総理大臣の認定を受け現在に至っており、毎年度毎に内閣府に提出する事業計画に基づいて活動を行なっています。その事業範囲は多岐かつ広範囲に渡っており、大部分の事業が会員のボランティア活動によって支えられています。

特に、将来の航空界を担う人材を育てるべく航空の裾野拡大を主旨として全国各地で実施する「Fly with us ~空の仕事ワークショップ~」「Be a pilot」等のトークイベント、「空港祭」等でのJAPAコーナーやポータブルFTD体験、学生・児童を対象とした「航空教室」などは、航空界を目指す青少年達にとって人気の企画になっています。

また、運航の安全に資する知識の向上と情報提供及び調査研究を主旨とした事業では、「ATSシンポジウム」「航空気象シンポジウム」「航空安全講習会」「TEM/CRMセミナー」「SRMセミナー」「小型航空機セーフティセミナー」「RNAV講演会」等を開催するとともに、「AIM-J」「区分航空図」「スタディガイド」などの参考文献・教材の提供、「ホームページ」「パイロット誌」「E-Journal」「メールマガジン」等を用いた航空情報の発信、FTD利用による技術習熟の支援や調査研究への協力など、航空の安全を支える活動を行なっています。



航空の安全文化の普及と諸般の調査研究を対象とする事業では、「航空身体検査証明審査会」「航空英語能力証明審査会」「小型航空機等に係る安全推進委員会」「CARATS(将来の航空交通システムに関する推進協議)」「VOICES分析委員会」「空港安全技術懇談会」など関係省庁が主催する委員会等に委員を派遣し、操縦士視点の意見を反映させるべく取り組んでいます。

その他、顧問弁護士による法律サポートや所得保障保険等の福利厚生制度を充実させるとともに、各種表彰・褒章に係る推薦団体としての役割も務めています。

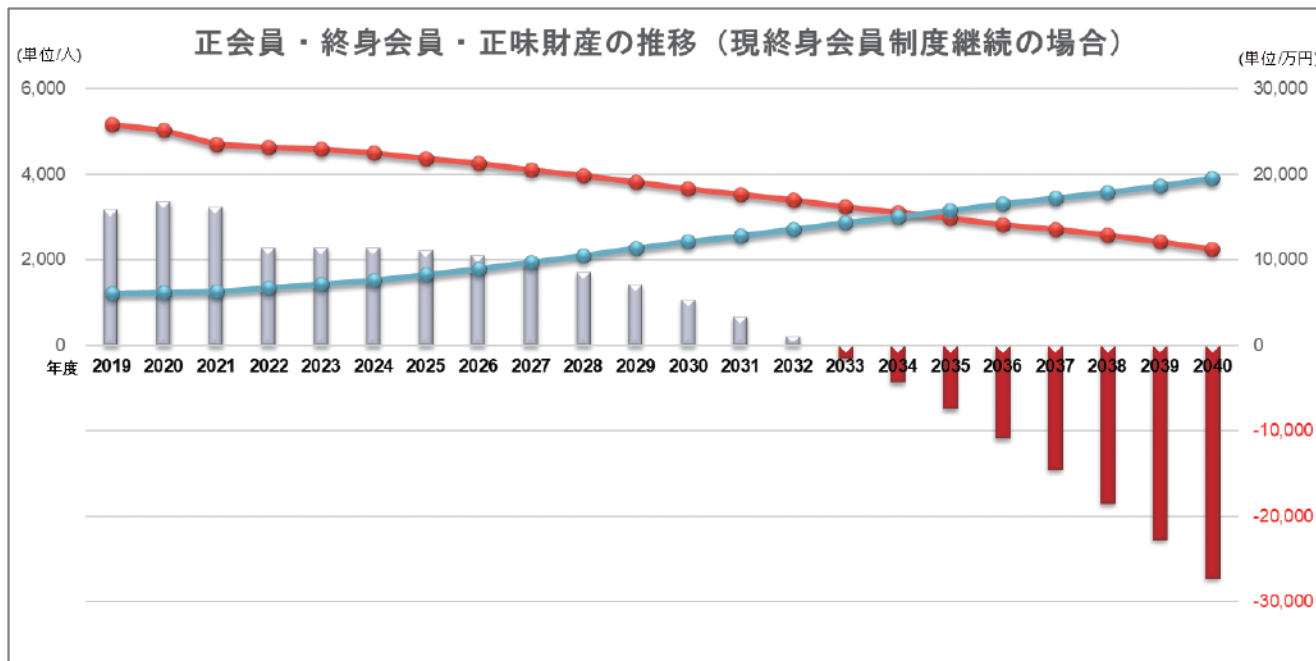
このように、JAPAは自家用から使用事業・官公庁・エアライン等に所属する多くの操縦士と航空関連企業等の法人会員を組織する団体として、航空の安全と発展とを担う重要な役割を各方面から期待される存在となっています。

終身会員制度の見直しについて

現在、日本の雇用環境は、高年齢者雇用安定法のもとで希望すれば65歳までの就労が可能になっており、JAPA会員も、その多くが60歳を過ぎても就労を継続している状況です。こうした現状を踏まえ、先に述べた公益法人としての事業を継続し操縦士団体として期待される役割と責任を果たす為、新規入会者の獲得に努めるとともに、財源確保の安定化を主旨とする施策として、定款に定める終身会員の規定を「正会員としての本協会在籍期間が20年以上かつ年齢が満65歳に到達した会員のうち、終身会員待遇を申請した者」に変更するべく協議・検討を行っております。あわせて、制度変更時点で60歳以上65歳未満の終身会員については、変更後の新制度適用により65歳到達迄は一旦正会員に戻っていただく方向です。ただし、60歳以上の正会員は会費額を年間18,000円から12,000円に減額することを考えています。実施時期については、2024年度からの実施を目指しておりますが、今後、新案に対して会員の皆様から寄せられる意見も参考にしながら慎重に進めて参ります。協議・検討の内容及び途中経過については、都度、ホームページ等でお知らせして参りますので、会員の皆様におかれましては、JAPAが日本の操縦士団体として期待される役割を果たす為、同制度の見直しについてご理解とご協力を賜りますようお願い致します。

※この制度見直しに関して、協会ホームページ:会員サイトに新制度の概要やFAQなどを掲載した専用コーナーを開設する予定です(2月上旬予定)。

正会員・終身会員・正味財産の推移 現在の終身会員制度を継続した場合

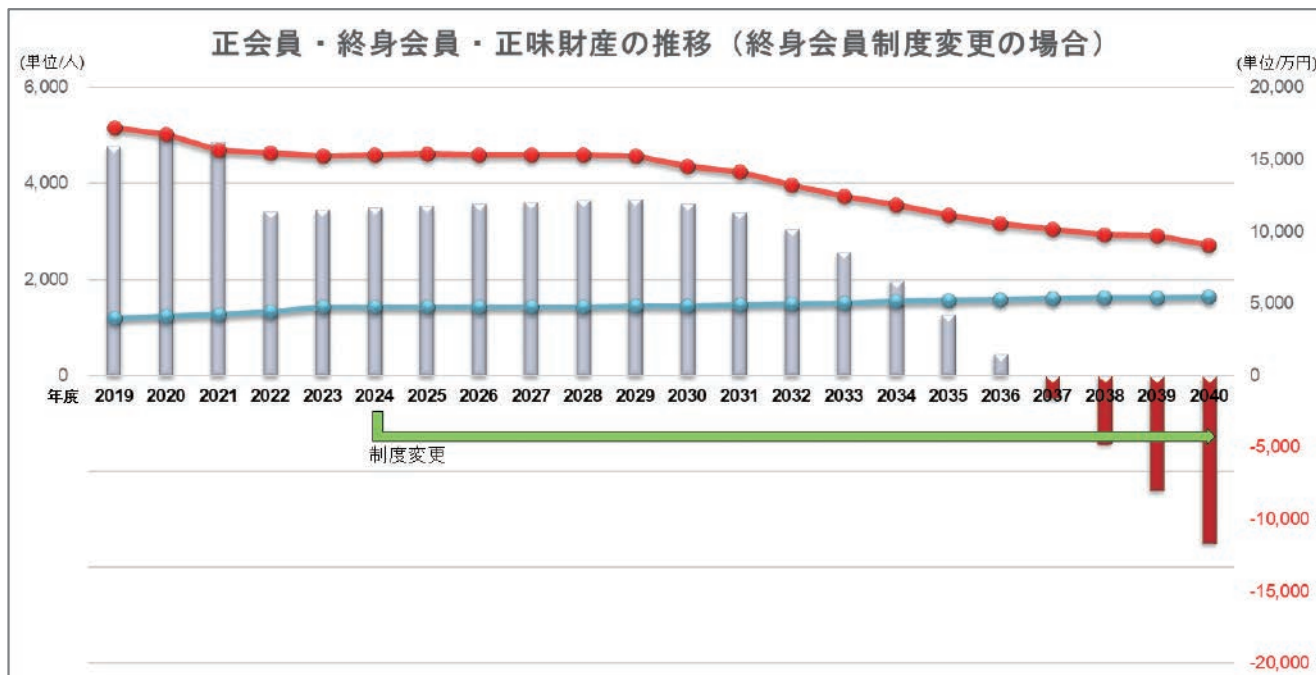


凡例：正味財産(万円) 正会員(人) 終身会員(人)

(補足) 正味財産数値には「減価償却引当」及び「退職給付引当」4,503万円を含むため、現実的には2031年前後にマイナス値になることが想定される。

正会員・終身会員・正味財産の推移 2024年度より終身会員制度を変更した場合

60歳～65歳未満(正会員:年間会費12,000円)



凡例：正味財産(万円) 正会員(人) 終身会員(人)

(補足) 正味財産数値には「減価償却引当」及び「退職給付引当」4,503万円を含むため、現実的には2036年前後にマイナス値になることが想定される。

新千歳対空センターへ行ってきました

ビジネス航空委員会

●対空センターとは

対空センターとは、飛行中の航空機に対し、運航に必要な情報を無線電話により提供する航空管制運航情報官の対空援助業務の実施拠点です。東日本(新千歳)・中日本(伊丹)・南日本(2024年度以降予定、場所検討中)に設置され、災害等においてもサービス継続可能な体制を構築しています。

設置目的は、リモートで実施する対空援助業務を一元化することで、業務の専門性を高め、新技術の導入にも柔軟に対応出来る体制を確保することによって、更なる安全性及び品質の向上、並びにバックアップ機能の強化を図ることです。

●新千歳対空センターについて

新千歳対空センターは、東日本(北海道、東北)を担当エリアとして2021年10月開設。2022年10月1日からは関東甲信越にも担当エリアを拡大しました。同センターは、新千歳空港ターミナルから南に徒歩10分、総床面積5900㎡、5階建ての建物にあります。人員は、1クルー7~9名の4クルー。日勤、夜勤、早出、遅出の4つのパターンで、クルー交代は8時45分と16時30分。我々の航空機の運航を支援するため、365日24時間体制で勤務しています。

●システム構成と担当者配置

運用室は2階にあり、AEIS、AFIS、運航援助情報業務卓、事務室の4セクションがあります。図の通り、複数のAEISサイトや空港を一人の運航情報官が兼務しています。同時に複数機からの呼び出しがあるなど業務負荷が増えた場合は、直ちに隣席の運航情報官がフォローアップに入ったり、全体調整をする統括運航情報官が担当の配置を変更したりします。

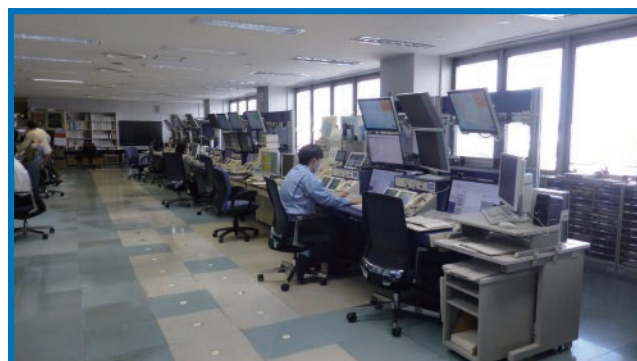
AEIS New Chitose Information	釧路、帯広、 丘珠、横津岳、 旭川	秋田、上品山、 新潟	ATIS 新千歳 ※2	大子、所沢、 成田、松本、箱根	※2 運航援助情報業務卓	事務室	◀ 撮影方向
端末卓数	3卓	2卓	1卓	2卓			
担当 ※1	1~3人						
中央通路(統括1人)							
AFIS **RADIO	奥尻、紋別 中標津、利尻	庄内 仙台(夜間) 大館能代	松本	伊豆(神津島、新島) 三宅島、八丈島			
端末卓数	2卓	2卓	1卓	2卓			
担当 ※1	2人	1人	1人	2人			

※1 取材時の配置パターンを例示したもので、実際には異なる場合があります。

※2 運航援助情報業務(新千歳ATIS、飛行計画受付等)は、2023年4月1日東京FAIBへ移行予定



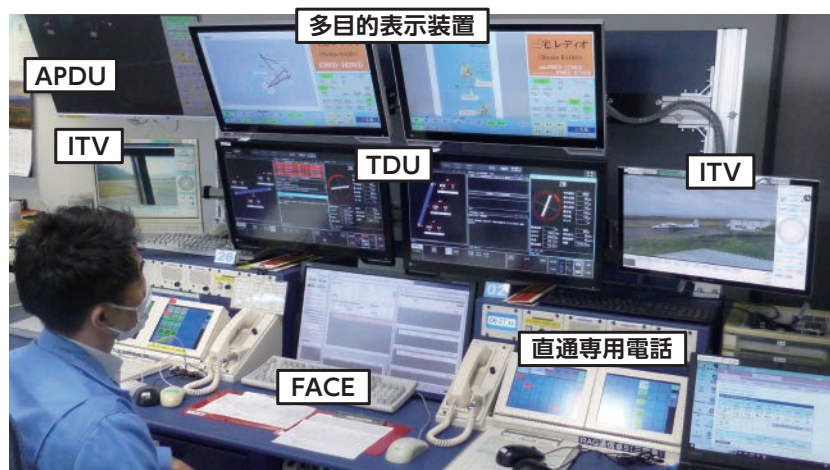
AFIS卓



AEIS卓

● 端末構成 (AFIS)

- TDU: Total information Display Unit=NOTAM、気象情報等を一括管理、情報を表示する装置
- APDU: Aircraft Position Display Unit=航空機位置確認の補助装置(ATCのレーダー情報)
- ITV: Industrial Television=空港カメラ。導入時期で解像度や切替など機能が異なり、3種類ある。
- FACE: Flight Object Administration Center System(飛行情報管理処理システム)=航空機運航に必要な情報を各管制情報処理システムへ提供する。機番を入力すると飛行計画等を参照できる。その他、航空情報、気象情報等管理及び国内外の関係機関との情報授受の処理を行う。
- 多目的表示装置=空港の計器進入・出発方式図や位置通報点、空港諸元等の情報を任意で表示できる装置
- 直通専用電話=札幌・東京管制部等。



AFIS卓(八丈レディオ/三宅レディオ)

● 端末構成 (AEIS)

ITV(空港カメラ)はなく、レーダーエコーなどを表示する気象表示ツールがあります。

● クリアランスの中継

中標津空港のAFISを見ている時、出発機からIFRクリアランスの要求がありました。運航情報官は、マイクを取りリクエストをリードバック。直ぐに札幌ACCへATC(英語)で中継。少し間を置いて、ACCからクリアランス発出。運航情報官が記録したクリアランスをリードバックし、直ぐに出発機へクリアランスを中継。このようにクリアランスが中継されています。改めてリードバックの重要性を実感しました。

● 地名に一言追加

対空センターは広大な地域を担当するため、位置通報時の地名の正確な認識は誤解を生じない工夫が必要となります。例えば、(道南)江差と(北見)枝幸、朝日岳(富山県、山形県)と旭岳(北海道)など、同じ読みで全く異なる地名が多々あります。位置通報は必要に応じて「県名」や「通称」などを追加すると、正しく位置情報が共有でき、運航情報の共有や緊急時の搜索救難などに有効です。位置通報は「地名に一言追加」しましょう。

● ちょっと待って

AFISもAEISも一人で複数の空港やサイトを担当しているため、まれに航空機からの呼び出しに対して即応できない場合があります。そんな時は『ちょっと待って』コンタクトしましょう。

● 対空センターからのメッセージ

新千歳対空センターは、本年10月に関東甲信越エリアにサービス範囲を拡大し、東日本全域に亘る広範囲の情報を一元的に提供することが可能となりました。今後も新千歳対空センターはユーザーの皆様とともに航空機の安全運航をサポートしていきますので、積極的にご活用下さい。

● 今後に向けて

今回、運航情報官とパイロットの間で様々な疑問があることが分かり、情報共有と共通認識を持つことの重要性を実感しました。今後も相互理解を深め、ユーザーニーズを反映できる場の設置が望まれます。

回転翼航空機における EFB運航への取り組みについて

東邦航空株式会社 運航部 吉田光一郎

東邦航空株式会社は、本邦回転翼航空機航空運送事業者では初めての試みとして、エレクトロニック・フライト・バッグ（以下、EFB）を導入いたしました。

青々とした海と美しい島々、島独自の自然が織りなす絶景が広がる伊豆諸島。これらの島々をつなぐ定期路線である「東京愛らんどシャトル」を（公財）東京都島しょ振興公社のご支援のもと1993年より就航しております。2023年には就航30周年を迎え、八丈島を拠点として、南の青ヶ島、北は御蔵島、三宅島、利島、大島の6島間を結ぶ生活路線として、これまで無事故で運航を続けております。20年以上も安全に飛行し、多くの人々に愛されてきたアメリカ・シコルスキー社製S-76型ヘリコプターの後継機としてイタリア・レオナルド社製AW139型ヘリコプターを新たに導入いたしました。新機体導入に伴いまして、操縦士が使用する紙マニュアルをデジタル化し、伊豆諸島の皆さまの生活路線である「東京愛らんどシャトル」の運航安全性の更なる品質強化を図ってまいります。

このEFBとは、コックピット内で電子化したマニュアル等の閲覧を可能とするシステムであり、狭い回転翼航空機のコックピットスペースを有効利活用し、飛行中のパイロットのワークロードを軽減することでより一層安全性を向上させることを目的として導入いたしました。伊豆諸島では、天候や風の影響を強く受けてしまい連絡船が接岸できなくなってしまう事態がしばしば発生しております。そんな気象状態であっても運航することができる「東京愛らんどシャトル」は、伊豆諸島の住民のみならず本土からの観光客の離島間の移動手段としてもご愛用いただいております。伊豆諸島の地域活性化に寄与しております。



イタリア・レオナルド社製AW139型ヘリコプター「JA239A」



コックピット内でのEFB使用イメージ

昨今の回転翼航空機の高性能・多機能化に伴いまして、マニュアルのボリュームも膨らんできております。紙マニュアルで運航する場合、どうしても電子マニュアルで閲覧するよりも所望のページにアクセスするまで時間がかかってしまい、特に回転翼航空機の場合は巡航高度も飛行機と比べると低いいため1分1秒でもアクセスする時間を短縮できることが非常事態への有効な対策であり、安全運航に繋がると考えております。

この度当社が導入したAW139型ヘリコプターは、Honeywell社製「PHASE 8」と呼ばれる最新ソフトを採用しております。特徴としては、PFD(Primary Flight Display)にSVS(Synthetic Vision System)機能を搭載しており、全世界の地形情報及び障害物情報を3次元でPFD上にて確認することができ、安全装置として機能します。海上等で急な天候の悪化に遭遇した場合、特に低視程時において地形や障害物の参考情報として利用でき、障害物等に接近した場合はアラート機能にて操縦士に注意喚起することができます。また、CCD(Cursor Control Device)の改良、大型化により、機内システムの操作性も向上しており操縦士のワークロードの軽減に役立っております。



「PHASE 8」システムを搭載したJA239Aコックピット図

運航機はAW139型ヘリコプターに更新となりますが、座席数は以前と変わらず9座席のままで運航いたします。そのため、現行機種よりも機内が大きい設計の機体になりますので、シート間隔が広くなり、お客様に乘降していただきやすいようドアも大きく、また機内で感じる振動や騒音につきましても低減されるように設計されております。機体に取り付けられた窓も大きく、数も増えており機内から伊豆諸島の島々の美しい景観をご堪能いただけます。AW139型ヘリコプターは、お客様に更にゆったりとした空間と快適な空の時間を提供することができる機体となります。安全面につきましても、搭載されたエンジンには十分な余剰馬力があり、OEI(One Engine Inoperative)でも十分安全に着陸できる設計になっており、これまで以上に安全性は向上しております。



「東京愛らんどシャトル」AW139型ヘリコプター運航イメージ

回転翼航空機でE F Bを導入することは、搭載書類の軽量化のみならずアクセス性や操作性、安全性の点においても有効であると実感しており、今後も普及していくべき技術だと確信しております。ただ、どんなに優れたヘリコプターや運航整備技術、先進的なシステムもお客さまにご満足いただき、お喜びいただかなければ、意味を成しません。私たちはいつもお客さまの声に耳を傾け、皆さまの良きパートナーとして日々の生活のお役に立ちたいと望んでおります。



JA239Aと利島



JA239Aと大島

東邦航空株式会社は、今後も引き続き航空機の運航における安全性向上はもとより、積極的なテクノロジー導入等を通じ、企業理念である『安全安心信頼を基礎に健全なる企業活動を通じて社会に貢献する』企業として、日々取り組んでまいります。

第44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

2022年10月29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45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ホームページ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。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を利用したオンライン開催のため、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、今年も約400名の方から事前申し込みがありました。

44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、豊富なご経験と深い理解のもと、国内空域再編の進捗、羽田空港への導入の可能性がある飛行方式、国内CPDLCの導入計画、NOPAC再編による変化と便益、リモートタワーの導入、離島空港へのRNP進入方式の導入、RNP2経路の試行運用から、安全性評価、安全文化の醸成に向けた取り組み、CBTA、空の移動革命に向けたロードマップ、航空分野における脱炭素の方向性まで、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「管制方式基準等の改正」



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最近の管制方式基準改正を説明していただきました。

「RNP経路への対応(2022年8月11日適用)」では、台風の影響により無線施設に障害が発生した際の航空ネットワーク維持のために、管制官によるレーダー監視が要件ではない、ノンレーダー環境下でも使用可能なRNP-2経路が新設されたこと、また管制方式基準では「高度制限を指示する位置」や「ノンレーダーで使用する縦間隔」はDMEの利用を前提としていますが、RNP経路はGNSSによる距離情報を使用するために、これらに対応した管制方式の見直しが行われたことを解説していただきました。

「RNP進入方式への対応(2022年10月6日適用)」では、航法精度を指定していないRNAV進入方式は、航法制度を指定したRNP進入方式へ航法仕様を変更し、RNP進入方式に名称が変更されたこと、また従来のRNP進入方式は、航法仕様がRNPにも関わらず、方式名称にRNAVが使用され、航法仕様と方式名称が一致していなかったため、RNP進入方式に名称が変更されたことを解説していただきました。

研究発表「計器進入に公示された高度」～あるべき姿の運用について～

「計器進入方式に公示された高度の運用」については、各地の管制技術交流会において運航者からの質問が寄せられ、高度逸脱事例も後を絶ちません。パイロットと管制官の共通認識を確立するために、規定の解釈の啓発とあるべき姿を考えていただく機会とすることを目的として研究発表が行われ、概要は以下のとおりです。

「検討経緯」:AIP ENR及び管制方式基準の解釈、新千歳空港の計器進入方式に公示された高度の変遷、東京国際空港の計器進入方式に公示された高度の運用、那覇空港のAIP AD及び計器進入方式について説明しました。

「管制指示における2つの考え方」:計器進入方式に公示された高度の運用について考える際の参考とするために、管制官が何も言わなかった場合に有効であるもの、無効となるものを整理してみました。

「R/T Meeting が考える運用方針」:計器進入方式に公示された高度は高度制限ではないという考え方にに基づき、管制官が認識すべきこと、パイロットが認識すべきことを明示しました。

「その他の運用方針」:管制官とパイロットの共通認識の確立のために想定される2つの運用方針及び各運用方針のメリット、デメリットを比較(今後、諸外国の運用と齟齬がないか調査が必要)しました。

「管制官とパイロットの責任分担」:管制方式基準 II 7 (7) C【進入許可】が規定される背景となった1974年12月1日にワシントン・ダレス空港で発生したTWA 514便の墜落事故とNTSB及びFAAの対応を紹介しました。



R/T Meeting に参加してみませんか!

R/T Meetingは、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。2022年12月に533回目の開催を迎え、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のR/T Meeting への参加をお願いしたく、ご案内方々お誘い申し上げます。

「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に関する再発見があると思います!

参加申し込みは japa@japa.or.jpあるいはkenshubu@atcaj.or.jp 宛にご連絡ください。

第17回(令和4年度) 航空気象シンポジウム開催報告 ～「低高度の風情報と乱気流について」～

航空気象委員長 山本 秀生

東京国際空港(羽田)では都心上空通過経路の解放によって南東強風時の滑走路運用に柔軟性が増したものの、使用可能時間は限られており、時間帯によっては全ての滑走路が横風または背風となって着陸できなくなり目的地変更を行うケースも発生しています。

また、主要空港ではドップラーレーダー・ライダーを用いたALWIN(空港低層風情報)の導入により、上空の風の変化のノウハウが可能となり安全性は向上しましたが、翻って地方空港の安全性は向上しているのでしょうか？

そんなパイロットの不安や疑問に答えるために、第17回 航空気象シンポジウムは、2022年11月5日にPanda・Flight・Academyにて3年ぶりに対面(Zoom WebinarおよびYouTubeによりオンライン同時中継)で開催されました。

昨年と同様にJAPA並びに一般財団法人航空交通管制協会との共催、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、会場にはほぼ定員の48名、オンライン上に90名の方々にお集まりいただきました。

開会の挨拶

日本航空機操縦士協会 会長 進 俊則

気象庁 総務部 国際・航空気象管理官 益子 直文氏

講演1 「羽田空港の風の予測と発表する情報について」

気象庁大気海洋部予報課航空予報室 統括予報官 塩澤 定道氏

本講演では、最初に気象庁が発表する風の情報(種類や活用法)について、および羽田空港の風の予測についてご紹介いただき、羽田では海陸風の日変化が基本であり、気圧配置によって吹きやすい風向は予測できることを学びました。但し沿岸前線等予想が難しい場合があり、その場合は滑走路運用に関わる風の変化が予想される場合は速やかにブリーフィングを行っているとのことでした。



講演2 「SOLWINによる低高度乱気流の観測・通報について」

宇宙航空研究開発機構(JAXA)航空技術部門 航空利用拡大イノベーションハブ長 又吉 直樹氏

第11回航空気象シンポジウムで「開発中」と紹介された低層風情報提供システム(SOLWIN)は、ドップラーソーダーにより、地上300ftまでの風速3軸成分を、3秒間隔・高度30ft間隔で観測可能なシステムです。4空港での実証実験を行い、現在鳥取空港で実運用が行われています。そのSOLWINの概要から、評価運用の結果についてご講演をいただき、今後は安全性のみならず就航率アップにも寄与することをアピールしていく必要があることを理解しました。



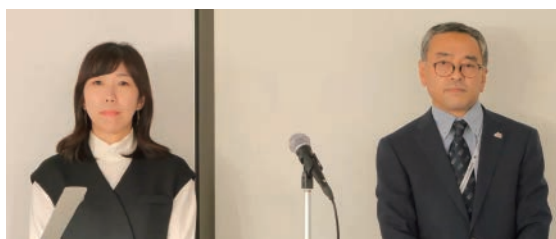
講演3 「静岡空港の低高度ウィンドシアター」

桜美林大学

航空・マネジメント学群

助教 藤田 友香氏

教授 伊藤 貢司氏



藤田様は元お天気キャスターで運航管理補助者の経験を持ち、第12回航空気象シンポジウムでは司会も担当され、現場に近い研究者を目指されています。藤田様からは「発生メカニズムについて」ご講演をいただき、気象データ解析、実機データ解析、ドップラーレーダーを使用した実際の風観測、シミュレーションの結果乱気流の発生する条件として、寒気の流れ込みやすい場になっていること、冬～春を中心に発生数が多い傾向にあること、13kt以上の南南西～西北西の風が吹くときに発生しやすいことが明らかになったということです。

JAL/FDA OB元機長の伊藤様からは「エアライン向け可視化サイトの構築と今後の展望」のご講演をいただき、富士山静岡空港における気象観測とQARデータを結びつけることにより、①観測値の可視化 ②統計値の可視化を行い、パイロットに容易に理解できるように「操縦困難度」の形で提供できるようになったこと、この技術は他の空港にも応用が可能で、風向風速に揺れが影響される空港では予測が可能になるであろうことが示されました。

講演では、会場内からの質問だけでなくWebから寄せられた質問に対しても、講師の方々から丁寧に回答がなされ、講演で得た知識を実運航に結び付けようとする参加者の積極的な姿が見られました。また、講演者以外からも「こんな研究がある、こんな実績がある」などの情報が交換され、会社や組織の枠を越えて情報が共有されていたことが印象に残りました。今後の安全運航に役立つことが期待されます。

公開座談会 「低高度の風情報と乱気流について」

パネリスト：

PILOT：横田 悠 氏(ソラシドエア)、市川 将巳 氏(JAL) (オンライン)、山本 秀生(NCA・司会)

管制官：東京TWR:山田 泰平 氏、東京APP:平石 純也 氏、成田TWR:戸島 靖人 氏

予報官：気象庁 航空予報室 塩澤 定道 氏 ディスパッチャー:神田 安奈 氏(ANA)



前半は実例を挙げて滑走路運用は誰がどのように予報を活用し、判断しているのか、パイロット・管制官・気象相互のつながりを確認しました。

後半にはALWIN(空港低層風情報)やSOLWINをはじめ、気象情報をいかに活用して安全運航につなげるか、海外の例も参考に考察しました。さらに気象教育のあり方についても論議を行いました。

滑走路運用の問題は航空機利用者の安全が最優先ではありますが、周辺環境を守ることも大変に重要であるため、関係組織に働きかけを行うとともに、現状で我々ができる対策や対応を愚直に実施し、お客様が「今日は飛行機に乗ってよかったな」と思える運航を実現していきたいと思えます。

～ 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

久場 広一郎 様 (エアージャパン)

小林 明 様 (ANAウイングス)

田中 繁和 様 (全日本空輸)

※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

大畑 博史 様 (日本航空)

菅 元生 様 (全日本空輸)

西野 亨 様 (全日本空輸)

尾畑 陽介 様 (全日本空輸)

市川 聡 様 (エアージャパン)

高柳 英治 様 (全日本空輸)

中本 勝弘 様 (全日本空輸)

松本 具視 様 (日本トランスオーシャン航空)

※パイロットのみ掲載



9月20日 国土交通大臣表彰式典

会長奨励賞

辻次 誠宏 様 (航大第66回生I期)

高橋 優斗 様 (航大第66回生II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



会員

福利厚生のご案内

JAPAにご入会頂いた会員の皆様には書籍やセミナーの割引のほかにも
こんな特典があるのはご存じですか？
今回はそんな会員の皆様にお得な福利厚生をご紹介します！



- 大丸松坂屋百貨店お得意様ゴールドカード
- 鳳文書林出版販売 発行書籍 10%割引
- 各空港内売店(一部) 5%割引
- 高島屋(一部) 5%割引



- 協会顧問弁護士へのご相談



- 羽田空港第1第2、国際線旅客ターミナル
東京エアポートレストラン 運営店舗
- 銀座ライオン羽田空港マーケットプレイス店
ブラッセリー 銀座ライオン羽田空港店 現金支払時10%割引



- 日産レンタカー
- タイムズカーレンタル
- オリックスレンタカー
- バジェットレンタカー沖縄



- リーガロイヤルホテルグループ
- ゴルフカントリークラブ

その他宿泊施設 等

各施設のご利用方法や詳細はJAPAホームページをご参照ください。
<https://www.japa.or.jp/member/tokuten>

JAPA団体保険のご案内

団体割引15%適用で加入しやすい保険です

団体割引
15%

68才
まで補償

最長68才(タイプG、H)までの収入減少を補償します!

制度その1

団体長期障害所得補償保険制度

(団体総合生活補償保険 傷害補償(MS&AD型)特約・所得補償特約セット、団体長期障害所得補償保険)

- この制度は、私たちがケガや病気によって長期にわたり仕事ができなくなった場合に、私たちの収入を補償する制度です。
- タイプG、Hにご加入の場合、最長68才まで就業障害による収入減少を補償します。



国内・国外を
問わず補償します

安心して働いて
いただくために



ケガや病気で仕事ができない間、
最長68才まで補償を継続して
受けることができます

制度その2

団体総合補償制度

(団体総合生活補償保険 傷害補償(MS&AD型)特約、がん補償特約、疾病補償特約セット)

- ケガ、病気、賠償責任などのさまざまなニーズに対応し、皆さまの健康を応援します。
- がん保険・医療保険は、ご家族のみでも加入できます。

- ◆ お申込締切日 : 2023年(令和5年)2月17日(金)
(中途加入も可能です。詳細は取扱代理店までお問い合わせください。)
- ◆ お申込先 : 株式会社JALUX保険サービス
- ◆ 保険期間(ご契約期間) : 2023年(令和5年)3月1日午後4時から1年間
- ◆ 保険料払込方法 : 口座振替(2023年(令和5年)5月より毎月27日に引き落とし)
※金融機関が休業日の場合は、翌営業日 ※株式会社アプラスより集金代行いたします
- ◆ 中途加入および期中の変更 : 毎月20日締め、翌月1日変更

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
Fly with us ～空の仕事ワークショップ～	2023年2月4日(土)《沖縄》開催予定
	2023年2月25日(土)《宮城》開催予定
	2023年3月《新潟》開催予定
Be a pilot オンラインセミナー	2023年4月開催予定
RNAV 講演会	(2022年度第3回) 2023年2月5日(日) (来場+オンライン)
小型航空機セーフティセミナー	2023年2月16日(木)～17日(金) ステーションコンファレンス川崎(来場+オンライン)
TEM/CRM セミナー	(基礎コース) 2023年2月開催予定
	(SRMコース) 2023年2月開催予定
航空安全講習会	2023年3月《東京》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致します。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の拡大状況により、開催中止や開催方法に変更が生じる場合がございます。

JAPA会員ページのご案内

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、登録情報の変更を行なう事が出来ます。まだ初期登録がお済みでない方は是非、お手続きくださいませ。

JAPAメールマガジン配信中!

《登録方法》

QRコードから空メールを送信して頂くと、登録用フォームが届きますので、必要事項を入力しご登録下さい。

ご登録はこちら



会費のクレジットカード決済導入について

クレジットカードによる年会費決済とオンライン入会を導入致しました。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。

会員ページはこちら



入会のご案内

当協会は現在約6,800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. 入会申込フォームにて必要項目を入力し、JAPAに送信してください。
2. 協会より会員特典等を送付させていただきます。
(会員資格・特典・会費等については別途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. 22
2023 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 池田 晃二

印刷 星光社印刷株式会社