

パイロット



2024 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

2024 Winter INDEX

本号の『ご挨拶』『記事』等の原稿は、2023年12月末に執筆・入稿いただいたものを掲載しておりますので、ご了承ください。

- 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 北海道エアシステム 会社紹介
- 10 インボイス制度導入に伴う謝金支払方法の変更について / 事務局
- 12 ATS シンポジウム開催報告 / ATS 委員長 吉松 聖也
- 14 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
- 16 航空身体検査制度への取り組みについて / 第59期新任理事紹介
- 17 Fly with us ～空の仕事ワークショップ～ / 事務局
- 18 終身会員制度の見直しに伴う正会員への変更について / 事務局
- 19 表彰報告 / 事務局
- 20 ロスオブライセンス・Q&A / 事務局
- 22 福利厚生のご案内 / 事務局
- 23 (広告) LUXURY FLIGHT
- 24 JAPA 案内 / 事務局





今年も宜しくお願い致します。

2024年は辰年ですが、十二支の中で架空の動物は辰(龍)だけです。何故なのかは分かりませんが、元々は鱷だったという説もあるようです。

さて航空の根幹である安全に関して、釈迦に説法でしょうが少しだけお付き合いください。

Human Factorsに目が向けられるようになって半世紀程になります。初期では、人間のerror(失敗)にのみ着目して分析していましたが、近年では成功事例に着目して分析する手法が加わっています。失敗着目をSafety-1、成功着目をSafety-2として分類しています。

例えば、渋谷のスクランブル交差点で大勢の人が交差しますが、何故ぶつかったかを調べるのがSafety-1であり、何故ぶつからなかったかを調べるのがSafety-2です。どちらの方が優れているかではなく、手法の違いです。そもそも成功と失敗は表裏一体ですから。

ただし考え方には差があります。Safety-1では人間はerrorを犯すものですが、Safety-2では人間は優秀な作業員でリソースのひとつとして捉えます。ここから登場するのがレジリエンス能力(しなやかさ)です。この能力は、想定外のことが起きた時の対応能力として、注目されています。元の状態に戻る力とでも言い換えられます。

成功事例はなかなか表に出てきませんので、良かったねで終わらせないで、安全部門に報告して要因分析後に広く周知することが大切です。全体のレジリエンス能力を高めることが、航空の安全に寄与します。

もう一つ話は変わりますが、認知バイアスについてです。

認知バイアスとは、人間が意思決定をする際に、先入観や経験則、直感などに頼って非合理的な判断に至る心理傾向をいいます。色々な種類があり

ますが、代表的なものをいくつか。

最も知られているのが、正常性バイアスです。これは自分にとって不利な、または嫌な情報は無視したり過小評価する傾向のことです。例えばビルの中にいて突然火災警報が鳴り響いても、多分誤報だろうと思い避難をしないなどです。狼少年ではありませんが、何度も誤報が生じているようなビルではその傾向は強くなります。

次は確証バイアスです。ある仮説や方向性を考えたときに、それを肯定する情報ばかりを集める傾向のことです。否定的な情報は無視または過小評価します。これも心当たりが多いのではないのでしょうか。

三つ目は生存者バイアスです。極少数の生存者のみに何かの理屈を求め、結果失敗の可能性を甘く考える傾向のことです。分かりにくいかも知れませんが、例えば自分の祖父はヘビースモーカーだが、百歳を超えて元気だ。だからタバコと癌なんて関係ないと結論するようなものでしょうか。(医師でもない私が言うのも変ですが、一般論として)圧倒的多数からの結論は正反対なのに、です。

では、どうすれば認知バイアスの影響が少なくなるのでしょうか。完全に抜け出すのは人間である限り不可能だとは思いますが、合理的な判断をするには①客観的なdataに基づく判断②異なる意見を聴く③自分の認知バイアスの傾向を自覚する、などが考えられます。やはり大切なのはコミュニケーション能力かも知れません。

最後に Dr. Tornado こと藤田哲也博士語録から引用です。

「低確率の事故や事件は起こらないと思う反面、最低確率の宝くじには当たるだろうと思うのは個人の願望に過ぎない」

皆さん、今年も安全運航を堅持しましょう。

年頭の辞

国土交通省 航空局

局長 平岡 成哲



あけましておめでとうございます。平素より日々航空の安全、利用者利便の向上にご尽力をいただいている関係者各位に感謝を申し上げたいと思います。

昨年の夏に航空局長を拝命し、原点に立ち返るという意味で、御巢鷹山の慰霊登山に参加し、日本航空の安全啓発センターを見学させていただき、空の安全の大切さを心に刻みました。日々当たり前のように受け取っている空の安全も日頃の関係者の弛まぬ努力の積み重ねがあってこそ初めて実現可能となります。年初に当たり、改めてそれぞれの立場で空の安全の大切さを心に刻み、各人の任務の重要性を思い起こし、業務に邁進していただくことをお願いしたいと思います。

3年の長きに渡ったコロナ禍はようやく終了し、数字の上では国内線はほぼ回復し、インバウンドの復調に伴い、国際線も7割以上にまで回復して参りました。ロシアによるウクライナ侵攻や中東紛争などの影響の懸念はあるものの、より中長期的な視点に立つと、各国の人口増や経済の拡大により航空の国際市場は今後も拡大を続けると予測されています。一方で国内では人口減少が進み、他モードでも大きな課題となっているような、人手不足、ローカル線の維持への対応が必要な状況が続くと予想されます。航空行政もこうした視点に立って、これまでの常識に漫然と従うのではなく、予想される変化に柔軟かつ的確に対応していく必要があります。

まず旺盛な海外の経済成長を我が国に取り込んでいく、その前提として、航空分野が常に国際競争にさらされているという事実に向き合う必要があります。我が国は巨大な国内市場を抱えているが故に、ともすれば内向きになりがちですが、「空」はつながっています。航空当局としては世界の潮流を見極めながら、国際基準の物差しで自らの規制や政策をアップデートしていく、さらには各国の航空当局とも連携しながら国際的な政策協調やルールメイキングに貢献するという姿勢が求められます。日本の航空局（JCAB）には各国の当局より大きな期待が寄せられており、航空行政において常日頃より世界を俯瞰する視点を忘れないようにしたいと思います。

一方、国内においては、人口減少が加速化していく中、いかに持続可能な航空サービスを構築するかが課題となってきます。そこには他モードの状況を踏まえた総合交通的な視点や空飛ぶクルマなどの新技術の開発状況を踏まえた対応も必要となるでしょう。とりわけ喫緊の課題がグランドハンドリング、保安検査などの現場での人手不足への対応です。とりわけ厳しい労働環境等の改善が十分ではなかったところ、コロナ禍の影響によって不安定な職業とのイメージが広がり、現在の苦境を迎

えている状況です。この問題の根本的な解決のためには、処遇や職場環境を抜本的に改善する必要があります。そのためには最終的には一定の負担を旅客の皆様をお願いをしていくことが必要となるかもしれません。現場の善意と努力のみに依存するシステムは持続性がありません。これを機に空港業務を持続可能なものに変えていく必要があります、関係の皆様方のご協力をお願いします。

また持続可能性の観点からは、航空各社の競争領域と協調領域の見直しも必要になってくるでしょう。これまで地域航空で系列を超えた取組が進められ、今般課題となっているグランドハンドリングにおいても共通化・共同化の取組が進められつつあります。国内のネットワークを維持しつつ公共交通機関としての使命を果たしていくためには、これまで以上にメリハリの効いた協業化・共同化の取組が必要となります。個別の施設や設備の保有、サービスの提供がどこまで各社別であることが必要か、今一度見直す時期に来ていると思われま

す。冒頭空の安全の重要性について申し上げましたが、一方でその目的を達成するためにはがんじがらめに規制するというだけでは手段が目的化したり、規制への対応のためいくら人がいても足りない状況に陥ってしまうおそれがあります。場合によっては、金の卵を産むガチョウを殺してしまうことになりかねません。このため、経験やデータの蓄積を踏まえてリスクが高い場合とリスクが低い場合とを峻別し、リスクに応じて対応を変える柔軟性も必要となります。そのためには、当局として高い位置に居続けるのではなく、現場と対話を重ね、その状況や声を的確に把握し、PDCA サイクルを回していく姿勢が重要です。

航空局は、各部門や各職種の専門性、独立性が強いプロフェッショナルな組織です。しかし、ともすれば専門性の殻に閉じこもってしまうきらいがあり、同じ職場でも部門が違えばほとんど会話することがない事態が発生しかねません。違う部門、職種であっても目指すところは安全で快適な航空サービスの提供に他ならず、この目的は互いの理解と協力がなければ達成することはできません。また脱炭素、新モビリティへの対応など新たな課題への対応は従来型の各部や職種を超えた取組が必要となります。人類は、他の哺乳類と異なり、横に連携して大きな組織力を持つことができたこと、そして自分の代にはできなかったことを後世に託し、後の世代は先代の築き上げた土台の上にさらに積み重ねを行ってきたことが、今日の地球上での繁栄の源になったと言われています。各々の持ち場において、コミュニケーションの機会、交流の機会を大切にしながら、組織として大きな力を発揮できるようご協力をいただければ幸いです。

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 蔵持 京治

昨年は、コロナ禍の緊急時対応を脱したという点では一歩前進になりましたが、航空需要が回復する中でグランドハンドリングの人員不足問題をはじめ様々な課題が顕在化した1年となりました。その中でも各部署の皆様がそれぞれの立場を踏まえ、しっかりと国土交通省、航空局にとって必要なことが何かを見据えつつ的確に対応していただいたことに心から御礼申し上げます。

今年は、これまで進めてきたことをより着実に成果として見えるようにするとともに、長期的な観点から新たな一歩を踏み出す取組を進めて行く一年にしていくことが求められていると感じています。

まずは、各空港におけるグランドハンドリング不足への対応です。昨年11月中旬に発生したスイスポーティング社における労使問題についてはまだ対応している最中であり緊張感を持って各種対策を適時適切に講じていく必要がありますが、対応を進めてきて見えてきたことは、昨年6月の有識者検討会の中間取りまとめ以降、しっかりとグラハン業界全体を見渡して考える人が8月末に設立された空港グランドハンドリング協会を中心に着実に増えてきており、様々な課題はあっても会社を超えて対応しようとする雰囲気航空業界全体に出てきたということです。今後、地方空港を中心に国際線の復便や増便などのリクエストがより一層増えてくることが見込まれますが、これまでに築いた関係者とのネットワークを活用しながら、空港業務が地方部でのインバウンド観光振興のインフラとしてしっかりと機能するように対応を進めていきたいと考えています。

また、昨年は航空分野のカーボンニュートラルの実現において大きな前進がありました。一つ目はSAFで、国内の大手製油事業者がSAFの国内製造への投資に前向きにそろって転換したことに加え、年末の政府税制大綱において戦略分野国内生産促進税制においてもSAFが対象として入るとともに、大手航空事業者が脱炭素化推進計画の大臣認定を受けました。これにより2025年頃には国内で生産されたSAFを使っての国内航空会社によるフライトが実現できそうです。エネルギー輸入国だった日本が輸出国に転じる可能性に向けて、大きな一歩を踏み出すこととなります。これまでも資源エネルギー庁と緊張感を持ちつつ緊密な連携をとりながら取組を進めてきましたが、今後は同じ方向を向いてさらなる連携を取れるようにしていきたいと考えています。

二つ目は空港分野です。昨年末に成田、関空、伊丹、中部の4空港が脱炭素化推進計画について全国第一弾として大臣認定を受け、空港における脱炭素化を積極的に推進していく流れを作りました。この4空港が先陣を切ったことで、国内の各空港でも脱炭素化に向けた取組がさらに進んでいくものと期待しています。支援制度なども活用しつつ、関係者の意識改革に努めていきたいと思えます。

空港整備や機能拡充の面でも、今年も昨年に引き続

きこれからの我が国の経済社会を支える航空ネットワークの改善の取組が進んでいきます。首都圏では成田空港の更なる機能強化と新しい成田空港構想の具体化、羽田空港における空港アクセス鉄道整備や旧整備場地区の再編整備など、2020年代後半の100万回発着に向けた取組を着実に進めていきます。懸案となっている羽田空港の新飛行経路の固定化回避についても、引き続き安全性の確認等を行ってまいります。さらに、2025年の大阪・関西万博に向けて現在行われている関西空港や神戸空港の飛行経路の見直しなど関西3空港の発着回数50万回に向けた取組を進めつつ、中部空港における代替滑走路の整備、福岡空港の2本目の滑走路などの空港整備をはじめ、地方部における訪日外国人旅行者の受入拡大に寄与する地方空港での各種取組を着実に推進していくとともに、空港コンセッションのさらなる推進にも取り組んでいきたいと考えています。

これ以外にも航空ネットワーク部の案件は多岐にわたります。それぞれが重要でミス許されない案件で、局内各部署はもちろんのこと、航空会社、空港管理者、地方自治体など多数の関係者との連携なしには進められません。それぞれの部署が「国土交通省として、航空局として何が求められているのか」ということを常に意識しながら迅速かつ確実に業務を遂行できるよう、部長として各課室の皆さんに助けをいただきつつ最善の努力を尽くしていきたいと思っています。

今年もどうぞよろしくお願いいたします。

大臣官房審議官 山腰 俊博

第二次世界大戦後80年近くを経て、世界における日本の地位の維持・確保がここ数年ほど喫緊の課題であった時期は過去にありませんでした。2年半前まで国際統括官付の国際交通特別交渉官を拝命していた間も、その政策の方向性の一つは、特に国際協力分野において、中国、韓国といった国々の追い上げに対していかにして我が国の独自性を訴え、相手国ニーズを踏まえて対応する我が国の方針に理解を得て国としての信頼を獲得するか、ということであり、日本が米国、欧州と並ぶ1極を担って世界をリードしていた冷戦終結から暫くの期間と比べて隔世の感を禁じ得ませんでした。

国際航空分野でもその課題は当てはまると感じます。例えば、毎年開催されているICAOアジア太平洋航空局長会議(DGCA)に1997年に参加した時、我々航空局がそれまでに取り組んできた数々の施策の蓄積は、その会議に向けた特段の取組をせずとも参加各国に自然と理解され受け入れられ、米国と並ぶ日本の地位は他国の追従を許さぬ安定したものでした。一方、26年を経た昨年10月の参加時、各国の経済的地位の向上等を背景に、上記2国の他ASEAN先進国等のプレゼンスの拡大は著しく、相対的に我が国の地位の維持に懸念を感じざるを得ない状況でした。

しかしながら、極めて幸いなことは、現在我々が局と

して取り組んでいる施策の一つ一つは政策レベル、現場における運用レベルを問わずいずれも、グローバルな民間航空分野では先進的なものとしてリスペクトされ、参考にされ、日本との関係を引き続き強化したいと思わせる魅力的な取組であるということです。その点こそ、私が1997年以來6年半余りの当局での勤務を通じ、皆様に最も感謝申し上げたいことの一つです。そして、例えば空港、安全技術、航空管制等各分野で皆様が日々遂行して頂いている業務の蓄積こそが、世界各国への適正なアピールというプロセスを経ることによって、世界の航空分野における我が国の信頼の獲得、我が国のプレゼンスの維持・向上につながると言っても過言ではありません。

上記方向性を踏まえた国際分野における具体的な業務としては、マンパワー（の限度）も考えれば、航空交渉、二国間政策対話、ICAOとの関係強化、本邦企業の海外インフラ展開等これまでの取組をベースとしつつ、取組内容を強化していくこととなると考えます。

また、航空局では現在でも、一見して国内、国際業務と区別されるような施策も、実際には表裏一体のものとして関係部門で連携して取り組んで頂いており、そのような取組方こそがJCABの底力の一つではないかと思えます。

コロナ禍が本格的に明けた本年、国際航空の様々な課題について、自身の担務及びその周辺分野等も含めて必要な取組を、皆様のご経験、ご意見を引き続き伺いながら進めて参ります。本年もどうぞよろしくお願ひ致します。

交通管制部長 吉田 昭二

航空交通管制は、ライト兄弟による1903年の有人動力飛行から約20年後に始まったと言われます。今日までの100年の歴史において、空の安全を支えるというその使命は今も変わりませんが、取り巻く環境や求められるサービスは変わり続けています。

コロナ禍を経て航空需要が本格回復していますが、日本と世界の航空需要は今後20年で約2倍に増大すると見込まれており、様々な知恵と技術で、空の容量拡大を進めることが求められます。

交通管制部門では、2040年を目標とする“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、巡航中心の空域と上昇下降中心の空域を上下分離して処理容量を拡大する管制空域の再編や、衛星システムを利用して飛行経路短縮や就航率改善を図る運航方式の展開、航空機との間でのデジタル情報通信（データリンク）の拡大など、様々な取組を推進しています。フライトプランなどの交通流情報をグローバルに共有するSWIM（System Wide Information Management）は、いよいよ2025年2月からスタートします。こうした取組により、運航効率の向上や環境負荷の低減にも貢献していきます。また、今後の計画について、技術や環境の

変化に応じて適宜見直しを行ってまいります。

航空需要が増大する中で空の安全を支え、予期せぬ事案事故に的確に対応していくためには、職員の不断の安全意識とチームワークが不可欠です。このため、交通管制部の体制整備や人材育成を推進していきます。また、緊張が伴う業務を適切に実施するには、就労環境も大切となります。未来の空を支える多様な人材を確保し、ウェルビーイングの要請に応えるためにも、気分転換もできる快適な環境整備に努めてまいります。

交通管制はやや専門的分野ですが、ステークホルダーである航空利用者や航空会社の理解がなければ、業務のやり甲斐も支援協力もなくなってしまいます。このため、若手職員を中心に中学生にもわかる広報戦略を検討中であり、その成果に期待しています。

TED講演で作家サイモン氏は、人は“WHY”に動かされると言っています。ライト兄弟が人材や資金に恵まれた強力なライバルに先んじて有人飛行を成し遂げたのは、金や名誉ではなく、「飛行機は世界を変える」という強烈な信念と、それに動かされた人たちがあったからだ。

本年も皆さんとともに、「航空は世界を幸せにする」という信念をもって一つ一つの課題に向き合って参りたく、どうぞよろしくお願ひいたします。

大臣官房技術審議官 田中 知足

緊急時航空運用本部では、本年も、これまで以上に安全・安心な航空・空港サービスを実現するための取組を着実に進めて参ります。特に、同本部は総務課、航空ネットワーク部、安全部、交通管制部の関係課が参加する局横断的な体制です。体制の特徴である横の繋がりを活かし、みなさまと共に風通しの良い環境で業務を進めていきたいと考えています。

具体的には、空港の自然災害への対応として、事業継続計画（A2-BCP）の強化方針をとりまとめ、全国の空港に展開して参ります。昨年7月に再開した「空港における自然災害対策に関する検討委員会」において全国の空港での取組状況を確認したところ、多くの空港において関係者間における情報共有の方法など様々な創意工夫が行われていることが明らかになってきています。また、空港会社、空港運営会社、地方管理空港の管理者からは、自然災害発生時における国の役割に対して大きな期待が寄せられています。同検討委員会の議論を通じて、全国の空港の安全性向上を実現して参ります。

航空機事故等への備えも重要です。政府全体や各現場で実施される訓練と連携して、組織全体の事故等に対する対応能力の向上を目指して参ります。

一方、技術審議官の業務として新たな空港技術の開発促進も重要な課題です。特に、空港における担い手不足が課題となる現状において、空港業務の省力化に資する技術の早急な開発が求められています。学識経験者、航空会社、空港会社、研究機関のみなさまとともに、

空港車両の自動運転の実現など、現場のニーズに即した技術の開発を促進していきたいと考えています。

最後に、空港機能を適切に維持し、必要な機能強化を推進していくためには、多くの関係者の協力が必要です。例えば、建設業の2024問題に適切に対応するため、関係者のみなさまの意見を丁寧に聞き、発注者として事業計画等に必要な改善を講じるなどの取組も着実に進めて参ります。

本年も、我が国航空システムの維持・発展のため、航空行政をしっかり支えていくことができるよう努力して参りますので、みなさまのご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

安全部長 北澤 歩

2023年で最も大きな出来事の一つは、5月の新型コロナウイルスの制限措置の解除ではないかと思いますが、その後の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。特に昨年は、これまでの業務に加え、ドローン、空飛ぶクルマ、保安、エアライン関係、環境関係など盛りだくさんであったと思います。

こうした業務に限らず、昨今の航空を取り巻く変化には大きいものがありますが、航空の安全を確保することが不可欠ということには変化はないと考えています。ただ、安全の確保のための手段や手法は、対象とするものや必要とされるレベル、用いられる技術、また、それを使う人やその職場環境など様々な要因によって変化していくものと考えています。安全確保のための手段や手法がこうした変化に的確に対応しないと、場合によってはその手段や手法が不十分なものに、また、別の場合には過剰なものになってしまうことが考えられます。目的は変更がなくとも、その前提が異なれば、当然手法や手段も変わる、あるいは変わらなければならないということだと思います。ともすれば、前提が変わった場合でも、手段や手法のみの同等性を追い求めることがあります。その場合には、目標を達成する上で適切なものとならないことがあり得るということを十分に認識しておく必要があるのではないのでしょうか。

変化を一番敏感に感じ取るのは、一線で活躍している人の経験等に基づく直感であったり、日々の業務の際のちょっとした気づきによるものであったりすることも多いのではないかと思います。また、組織の内外を問わず関係者の方からの意見は貴重なきっかけになることも多いのではないかと思います。そうしたきっかけをもとに改善に向けて大事に取り組んでいくことが重要だと考えています。さらに、取り組んだ結果として、手段や手法の変更が行われ、よくなったという実績を積み重ねていくことにより、さらにまた進めていこうとする気持ちとしていくということも必要であると思います。

変化という観点は、働き方についても当てはまると思

います。働き方の変化については、個々の考え方、環境などもあるため、さらに幅広いものとなりますが、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できるよう着実に進めていくことが重要だと考えています。

これらの取組を皆さんと一緒に積極的に取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

航空局次長 大沼 俊之

次長の大沼です。

この一年、コロナが明けて、航空による往来は、着実に回復、あるいは回復に向けて動いてまいりました。

一方で、コロナ前とは明らかに状況が違う、あるいはコロナの前からすでに生じていた問題がさらに顕在化、深刻化してきたといった状況を諸々目にするのも事実です。

それらの中でも小生がいちばん気になるのは、国際線で往来する旅客が、外国の航空会社は当然として、日本の航空会社においても外国人の方が優勢であり、また、乗り継ぎのためもあるとあって、空港に滞在する外国人旅客が目につくどころか、日本人旅客より多いという事実です。

円安の影響はもちろん大きいですが、少子高齢化の中、かつてと同じだけの日本人旅客が日本の航空会社に搭乗する、空港に滞在するという意味での「回復」はもはや今後もないと思うのですが、いかがでしょうか。

昨年、審議官としてこの場で皆様一人一人に日本の外側とご自身の仕事の関係を見つめなおしていただきたいと申し上げました。今年はさらに一歩進んで、ご自身の仕事ぶりが果たして日本の外側の航空当局の同じ立場の人たちの仕事ぶり、プロセス、アウトプットいずれも比べてどうなのか、気にしていただけないでしょうか。

皮肉なことに、経済的な日本の地位がこの20年低下しているにもかかわらず、あるいはそれゆえにかもせませんが、皆さんの仕事ぶりに世界の航空当局は関心を寄せ、期待もしています。そういう世界の航空当局にがっかりされるのではなく、感心してもらい、さらにはそういう航空当局と連携、協働して、目の前の課題、その多くが今や日本だけの課題ではありません、これらを解決していくことを心掛けていただけないでしょうか。こう申し上げると、具体的にどう心掛けてよいかわからない、そういう皆さんの声が聞こえてきそうです。今まで気にしていないのしょうから当然です。周りの方々に訊いても判然としない、本局に訊いても要領を得ない、そういう時は小生と一緒に考えてみませんか。

この一年、どうぞよろしくお願いいたします。

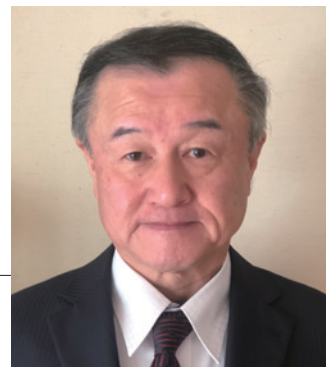
2024年1月1日

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



新年に入り会員の皆さまは、気持ちを新たにご活躍されていると存じます。

当協会も航空界に今年も貢献すべく始動しています。ところで、「JAPAは何をしているのですか?」とよく聞かれます。協会活動をされている方や協会刊行物で事業報告、事業計画を読まれている方には、何を今更と言われるかもしれませんが、今回は分かりやすく皆さんの身の回りにあるかもしれない物で紹介します。

皆さんが自家用や事業用操縦士、ATPLなどの航空従事者学科試験受験時に参考書として「学科試験スタディガイド」を、また固定翼や回転翼の訓練を受ける際に「TAKEOFF」や「ヘリコプター操縦教本」を使われた方がいると思います。機長昇格訓練時に「Pilot Guidance」を読んだ方もいるでしょう。そして多くの方のフライトバックにAIM-Jが入っていると思います。区分航空図も多くの方が使用されていると思います。これらはJAPAが発行し、皆さまに情報・知識の提供と技量習熟の支援を行っています。今般、多くの刊行物が「JAPA Air Book」として電子書籍化されオフラインでも読めるようになります。すなわち上空でも読めます。

またJAPAホームページやパイロット誌は言うまでもなく、皆さんの事業所に「ATSシンポジウム」「航空気象シンポジウム」「小型航空機セーフティーセミナー」などのポスターが貼られているのを見た事はありませんか。これらはJAPAが各団体と共催や主催して皆さまに有益な情報を提供しています。

そしてフライトをしていると、日々、飛行方式や管制方式、飛行場設備・施設など、さまざまな変更が実施されているのを目にするとします。それらの変更前にJAPAが官公庁からヒアリングを受けたり、約40の関連団体や委員会に役員や委員を派遣してパイロット目線からの意見や情報、知識を提供しています。

航空身体検査を受検されていると思いますが、航空身体検査基準・マニュアルの見直しなどにも航空局や航空医学研究センターと共に参画しています。病欠された方は、航空身体検査証明審査会というもの聞いたことがあると思います。そこにもJAPAから委員を派遣しパイロットからの意見を発信しています。また航空医学研究センターと共催し、皆さんが受診されている航空身体検査医の方たちを主対象として、「航空医学セミナー」を開催しています。このように皆さんのパイロットライフにJAPAが密接に関わっています。

一方で皆さんが、あまり目にしたことがないと思いますが、次世代を担う青少年の方に航空の魅力を伝えるために高校、大学生を主対象に、現役のパイロット、整備士、CA、旅客業務担当者、管制官などと交流し具体的な仕事の内容を知ることができる「Fly with us~空の仕事ワークショップ~」を全国各地で実施したり、現役パイロットが講話や質疑応答をするオンラインセミナー「Be a pilot」やJAPAのFTDを利用して小学生に操縦の楽しさを知ってもらう「こども航空教室」を開催しています。そして関係省庁や関係団体と協力し「女性航空教室」を開催しています。他にも紹介したい事業がたくさんありますが、皆さんにお願いがあります。当協会も会員の高齢化で正会員が減少しています。それに伴い協会の主財源である会費収入が減少しています。JAPAが、今後も活発に航空の発展と会員の皆さまへのサポートおよび後輩の育成が実施できるよう、もし周りにJAPAの会員でない方がいたら入会の誘いをして頂けますか。あなたの一言が、航空の発展と安全を支え未来の後輩を育てます。

北海道エアシステム 会社紹介

●北海道エアシステムとは

株式会社北海道エアシステム（HAC）は、北海道を拠点とする JAL グループの航空会社として、1997年の設立以来、25年を超えて離島を含む北海道・東北地域の生活や発展を支えてきました。2020年には oneworld アライアンスに加盟。また2023年には長年の3機体制から4機体制へ移行し、新規路線を開設するなど、今まさに第2の創業期を迎えています。

●就航路線について

2023年10月、JALグループ国内線としては12年ぶりの新規空港の就航となる根室中標津線に加え、秋田線を新規開設し、HACの路線ネットワークは北海道札幌市の札幌丘珠空港を拠点に、札幌（丘珠）－函館・釧路・女満別・利尻・奥尻・根室中標津および函館－奥尻の道内7路線と、札幌（丘珠）－三沢・秋田の東北2路線の計9路線に拡充しました。

●ATR42-600型機へ全機材更新

2021年、それまで運航していた SAAB340B 型機から ATR42-600 型機へ、HAC 設立以来初となる全機材の更新が完了しました。現在運航している ATR42-600 型機は高い快適性はもちろん、優れた環境性能を兼ね備えた航空機となっています。例えば、HACが運航する所要時間が1時間前後の運航便の場合、100席以下のジェット機の半分程度の燃料消費量で目的地に到着することが可能です。また機体にはエアバス A380 型機の技術を取り入れたグラスコックピットや最新の航法機器を装備しており、2022年9月からは日本初となる人工衛星を活用した LPV 進入方式の運用も開始。地域の人々の生活を支える道民の翼として、安全性および就航率の向上を図る挑戦を続けています。

●地域の皆さまとともに

HAC では北海道の未来を担う若者を応援する、未来につなぐ「HAC 若者の翼」プロジェクトという取り組みを2018年から行っています。若者がダンスを披露し合う「北海道ダンスパフォーマンス芸術祭」や、若者に北海道の良さを再発見してもらうことを目的とした「旅の企画コンテスト」のほか、「北海道 CM 動画」を募集し若者の目線で北海道の魅力を発信する取り組みを行っています。

また、HAC が拠点とする札幌丘珠空港において、地域の企業と合同での「格納庫見学会」や地域の学校や団体の「社会見学」を実施しています。実際の施設を見ながら航空会社の安全への取り組みについて紹介したり、将来航空業界への就職を考える学生の皆さまに航空機に携わる仕事について楽しく紹介しています。

HAC はこれからも地域社会と北海道の発展に貢献し続けるとともに、お客さまが親しみやすい、安全・安心な空の旅を創ってまいります。



インボイス制度導入に伴う 謝金支払方法の変更について

2023年10月1日のインボイス制度導入を受け、2024年4月1日よりJAPAの謝金の支払い方法を下記の通り変更いたします。

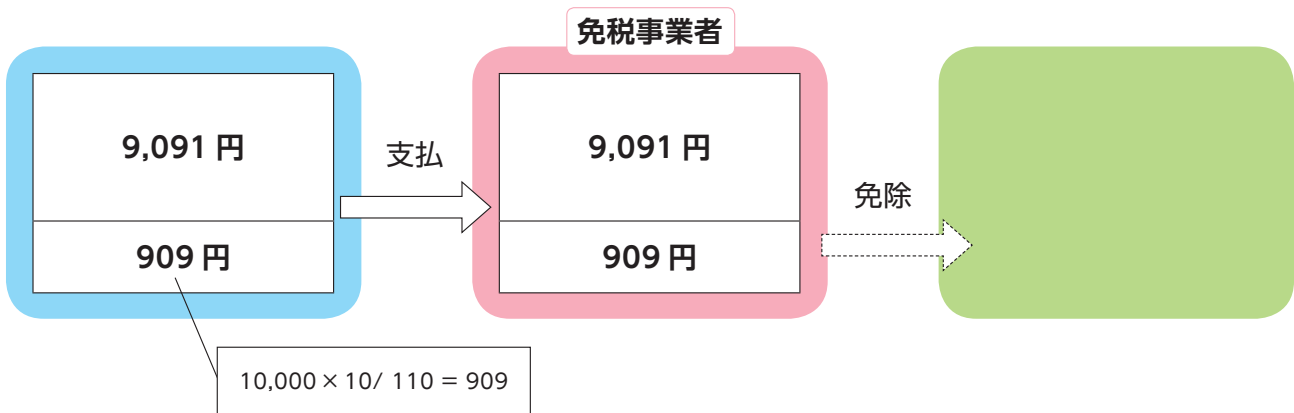
JAPA

講師

国

旧

講師などへの謝金10,000円には消費税が含まれており、JAPAは消費税額分の支出している。免税事業者である講師などは消費税納税が免除されているため、納税はしていない。



新

課税事業者の講師などには従来通り消費税込みの10,000円を支払い、講師が消費税を納税する。



免税事業者の講師などには消費税を除いた9,091円のみを支払い、JAPAが消費税を納税する。



制度導入後は、仕入先(講師など)が免税業者の場合は、JAPAが改めてその謝金に対する消費税の納付を求められるため、免税事業者である講師などに対しては、JAPAが納税することとなる消費税額をあらかじめ除いた金額を謝金として支払うという方法に変更します。

(課税事業者である講師などには、従来通り消費税込みの金額を謝金として支払います。)

ただし、前述の「JAPAが改めて納付を求められる謝金に対する消費税」は、2023年10月1日から3年間は2%、2026年10月1日から3年間は5%とする経過措置が設定されているため、2024年4月1日以降の免税事業者の講師などに対する謝金支払額については、それぞれの時期での消費税額を除いた額とします。

関係者への十分な周知期間を確保したうえで丁寧に進めるべく、変更時期は制度導入の2023年10月1日とせず、2024年4月1日予定としております。

本件の趣旨を含む謝金規程の改定案が2023年9月8日理事会にて承認されており、会員の皆さまにおかれましては、事情をご賢察の上、ご理解いただきますようお願いいたします。

用語説明

インボイス：適格請求書のこと。登録番号が付与される課税事業者のみ発行可能。

インボイス制度：適格請求書など保存方式のこと。

課税事業者：消費税を納付する義務がある法人・個人事業主。2期前の課税売上額が1,000万円を超えていることが判定基準であり、課税事業者は登録番号が付与される。

免税事業者：2期前の課税売上額が1,000万円以下の法人・個人事業主で、消費税の納付を免除される。免税事業者には登録番号が与えられない。但し、前述売上額が1,000万円以下であっても、自ら課税事業者を選択し登録することは可能。

第45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



2023年10月28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46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土曜日に約40名のパイロットと管制官が 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。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R/T Meetingに毎月参加しており、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。2020年から JAPA 会議室を Key Stationとしてオンライン開催になったため、今年も280名の方から事前申し込みがありました。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。

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

◆ 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の石川誠氏に、「航空管制の現状」について講演をしていただきました。国内空域再編の進捗、2024年3月から試行運用開始予定の洋上オフセット上昇降下方式および12NM横間隔から、安全性評価、安全文化の醸成に向けた取り組み、CBTA、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好評でした。管制課長の基調講演はATSシンポジウムの恒例になっており、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「管制方式基準及びAIPの改正」



国土交通省航空局交通管制部管制課調査官の大瀬戸英記氏に STAR に公示された速度に係る AIP改正(2023年5月18日適用)を説明していただきました。今回は、STARに公示された速度の有効性に関して、操縦士の理解を促進するため、運航者からの AIP 公示情報の見直しの提案に基づいた表現の改正でした。STARの飛行方法や管制運用方式に変更はなく、①改正の背景②改正のポイント③ STARに公示された速度と速度調整の関係④ STARに公示された高度制限の有効性について説明していただきました。ジャンケンの図を使用した解説は、参加者のアンケートでも好評でした。

◆解説「多発ヘリコプターの離着陸」

近年、低高度 IFR ルートや CAT H 進入方式の導入が進み、事業者ヘリに加え、ドクターヘリ、警察、海保、消防、防災などの官公庁ヘリが空港で運航する機会が増え、それに伴いインシデントなども発生しています。その背景にはヘリコプターの離着陸時の動きや特性について、飛行機(固定翼)のパイロットや管制官に馴染みが薄いことが一因となっていると思われます。



そのため、今回の ATS シンポジウムでは、ヘリコプターの特異な運航を理解していただき、効率の良い運航とインシデント再発防止のために、多発ヘリコプターの構造と操縦を簡単に紹介し、次に多発ヘリコプター固有のエンジン故障時に安全に着陸するための Category A Operation を飛行機の運航と比較して解説しました。

ホバリング後、後進上昇ののち前進する離陸など、数種類の運航形態があり、離着陸に通常より時間を要するため滑走路占有時間が長くなるケースでは、管制官に通報し後続機や他の航空機への配慮が必要となることを解説しました。また、これらの運航を適切に通報する用語がない現状が報告され、パイロットと管制官の共通認識を得るための研究が必要であることを提案しました。

◆問題提起「騒音軽減出発方式」



羽田空港の騒音軽減出発方式は、2200-0230UTC、0600-1000UTC の間、TIARA /BEKLA /ROVER [number] B/C Departure が承認された場合、Steepest Climb Procedure もしくは NADP2 が適用されます。この2つの騒音軽減出発方式は離陸後の加速開始高度が異なるため、連続して出発する航空機の重量や選択した出発方式の組み合わせによっては、適切な管制間隔の維持が困難になり、不具合事例の発生も報告されています。

AIP に公示された騒音軽減出発方式の違い、上昇方式による高度断面図を用いて NADP2 が効率的な上昇を行える理由、2020年に日本に導入された NADP2 の ICAO Doc 8168 記載内容の変遷、仁川国際空港では騒音軽減と脱炭素の観点から NADP2 が推奨されていること

を説明しました。

また、ROVER 2B Departure に適用される2つの騒音軽減出発方式について、「獲得高度」「FIX 到達時間」「消費燃料」の観点から FFS 検証結果を比較し、パイロットの操作を動画で解説しました。同一条件下で測定した SID 上の OHEDO の「獲得高度」に差はないものの、「FIX 到達時間」「消費燃料」は NADP2 が優位であり、Steepest 仕様になっている FMS 初期設定をプリフライトにおいて NADP2 を飛行できるように設定変更することで、パイロットのワークロード軽減に繋がることを解説しました。アンケートでは、航空法改正により運航者は騒音軽減に加え、脱炭素化という環境面への配慮が求められることからどちらの騒音軽減出発方式で飛行すべきか考える機会になったという意見が多数寄せられました。

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。2023年12月に545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 への参加をお願いいたく、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や管制官の皆さん、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18回(令和5年度) 航空気象シンポジウム開催報告 ～「台風」～

航空気象委員長 山本 秀生

過去数年間、強い勢力の台風が関東や近畿に上陸し、各地に大きな被害を及ぼすとともに航空機の運航にも大きな影響を与えてきました。台風は梅雨前線の活動を活性化して大雨や雷雨、ウィンドシアアをもたらし、中心付近では著しい強風となり、航空機の退避を余儀なくさせ、空港施設に高潮などの被害を及ぼした例もあります。また、東南アジア方面への経路上の台風は、大きな障害となり、アイスクリスタル・アイシングの原因となっています。

このような台風を理解し予報を正しく読み解くことで、運航の安全性と定時性の向上に役立てることが必要不可欠となります。また、台風接近時にエンルート管制、航空交通流管制を理解することで、欠航便の計画を立て、安全に退避を行い、タイムリーな運航の再開につなげ、効率の良い運航に役立てるため今年の航空気象シンポジウムは企画されました。

第18回航空気象シンポジウムは、2023年11月18日に panda・Flight・Academyにて対面(Zoom Webinarおよび YouTubeによる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65名、オンライン上に87名(合計152名)の方々にお集まりいただき、テレビ朝日学生キャスター植田結衣子さんの司会のもと開催されました。



開会の挨拶 日本航空機操縦士協会 会長 進 俊則 氏
気象庁 総務部 国際・航空気象管理官 廣澤 純一 氏

講演1 「台風情報」

気象庁 大気海洋部 気候リスク対策課 台風防災情報調整官 吉松 雅行 氏



吉松氏からは、進路が定まらず長期間影響を与えた今年の「台風第6号」、記録的な大雨をもたらした「台風第7号」をはじめとする、台風予報事例についてお話を伺いました。

中心付近で対流雲がコンパクトにまとまるミジェット台風、逆に中心付近の対流雲がまばらなモンスーンジャイアといった台風のタイプとその発達や移動といった特徴、台風による風と雨の特性について、また、気象庁が発表する5日先までの台風情報を見る際の注目点、本年6月に行われた台風予報円・暴風警戒円の改善、台風進路予報の精度向上など、新しい知識を吸収することができました。

「台風に関する航空気象情報」

気象庁 大気海洋部 予報課 航空予報室 予報官 佐久間 直樹 氏

佐久間氏からは、TC SIGMETと風に関する飛行場警報などについて、令和3年「台風第16号」の事例から台風周辺の乱気流についてお話を伺いました。ウィンドプロファイラーのデータと比較することにより、対流雲以外にもトランスバースバンド、中層雲底乱気流による揺れが発生していることが視覚的に捉えられ、台風およびその周辺の乱気流域の成因とその特徴についてより深く理解することができました。



講演2「台風接近時における航空交通管理について」

国土交通省 航空交通管理センター 主幹航空交通管理管制官 飯塚 直人 氏



飯塚氏からは、我々パイロットが直接交信することのない航空交通管理センターおよびTMUの業務を紹介していただきました。中でも特に我々の業務に関連の深い、長期～短期の航空交通管理、CDMについてご説明いただきました。PACOTSにおける台風回避の経路設定、悪天回避を目的としたオンライン経路調整、航空交通量制御の実施方法から、令和4年「台風第8号」接近時の羽田空港を目的地とする航空機の制御の実態をご紹介いただきました。さらに、東シナ海に進んだ令和3年「台風第14号」を例に、FIRを跨ぐ国際間の連携と制御についてお話を伺い、ATMCの業務とその有効性について理解を深めました。

講演では、会場内からの質問だけでなくオンライン参加者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。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 「台風接近時の運航について」

パネリスト

パイロット：波多 力登 氏 (ANA)、大野 了司 氏 (SKY)、比嘉 武尊 氏 (JTA・オンライン)、
能勢 祐太郎 氏 (JTA・オンライン)、山本 秀生 氏 (NCA・司会)

ディスペッチャー：高田 寛 氏 (JAL)、谷村 研人 氏 (SJO)



最後の公開座談会「台風接近時の運航について」においては、航空会社運航管理における ①台風対策方針の変化 ②台風接近が予想される場合の準備 ③各空港の対応 ④台風対策の課題 という四つの視点から、台風対策についてお話ししていただき、実際に運航に携わる者同士が自由に意見を交換し合い、お客様の安全を最大限に追求し、さらにより快適に、より効率的に飛行し、航空運送の信頼とその価値を高めていくにはどうすべきか話し合いました。

自然にはパイロットもディスペッチャーも管制官も抗うことはできません。自らの限界を知り、気象情報中心に情報を最大限に活用し、航空に携わるすべての人の協力で、安全な空を作り上げ、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。

航空身体検査制度への取り組みについて

副会長 田中 康浩

日本航空機操縦士協会では、公益法人として年度ごとに内閣府に提出する事業計画の一つに、「航空の安全文化の普及と諸般の調査研究事業」を掲げております。この活動の一つとして、国土交通省航空局長の諮問機関である航空身体検査証明審査会や、身体検査基準・航空身体検査マニュアルの見直しなどに関する検討委員会(以下、検討委員会)に、操縦士の代表として委員を1名派遣し、航空医学の発展のため、医学界と航空界の架け橋になれるように日々取り組んでおります。その中で、当協会に対して会員から身体検査基準や、前述の審査会・検討委員会に対する意見や要望が寄せられることもあるため、操縦士の健康管理に携わる指定航空身体検査医の方々に対して、日頃感じている事や審査会などに対するご意見・ご要望を伺うべくアンケートを実施させていただきました。今後、アンケート結果も参考にしつつ、操縦士代表として、審査会・検討委員会に参加されている医師の先生方と意見の交換を行いながら、航空医学の発展に寄与していきたいと考えております。

第59期新任理事紹介

全力で頑張ります。ご支援の程よろしくお願いたします!!



理事 鶴川 健司

会員の皆さま、はじめまして。第58回通常総会にて理事を拝命しました、鶴川健司でございます。これまで、GA委員会運営委員を10年、GA委員会委員長を同じく10年経験させていただき、今年度より、理事兼GA委員長としてお世話になることになりました。普段は、私立大学の操縦科で教鞭をとっております。引き続き、小型機を中心とした航空文化の裾野拡大、航空安全、航空スポーツの普及振興のため、微力ながら尽力させていただく所存です。よろしくお願いたします。



理事 櫻井 玲子

新任理事の櫻井玲子です。仕事では回転翼と固定翼の社有機運航や整備、回転翼のシミュレーター運用に関わってきた他、趣味として現在も滑空機で飛んでいます。今回、JAPA初の女性理事に推薦いただき、BC委員会、GA委員会、運航技術委員会と多岐に渡る活動に参加することになりました。より多くの女性に航空に興味を持っていただけるよう、啓蒙活動に力を入れたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。



事務局長 松倉 寛明

2023年7月にANAより出向し、事務局長として着任した松倉寛明です。以前運航乗務員の部門での勤務経験もありますが、離れて時間も経過しておりますので、皆さまより教わることばかりかと思いますが、少しでも多くの運航乗務員の方々のお役に立ち、微力ではありますが、日本の航空の発展に寄与できるよう努めてまいりますので、何卒宜しくお願いたします。

Fly with us ～空の仕事ワークショップ～

5月27日 (北海道 新千歳空港)
 講演：JAL / 札幌航空交通管制部



6月10日 (東京 コンgressクエア羽田)
 講演：ANA / 東京航空局東京空港事務所



10月14日 (名古屋 セントレア空港)
 講演：AKX / 大阪航空局中部空港事務所



10月28日 (福岡 アクロス福岡)
 講演：SFJ / 大阪航空局福岡空港事務所



11月18日 (大阪 伊丹空港)
 講演：JAR / JALスカイ大阪 / 大阪航空局大阪空港事務所



12月2日 (沖縄 那覇空港)
 講演：RAC / JTA / JALスカイエアポート沖縄
 大阪航空局那覇空港事務所



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です。全国6カ所(千歳・東京・中部・大阪・福岡・那覇)で開催します。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います。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です。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ます。

終身会員制度の見直しに伴う 正会員への変更について

第58回通常総会にて、終身会員制度の見直しに伴う定款の一部変更が議決され、終身会員資格取得年齢が、満60歳から満65歳に引き上げられることになりました。そのため、65歳未満の終身会員の皆さまにおかれましては、下記の通り、2024年4月1日より正会員へ変更させていただきます。

JAPAが健全な財務体質を維持し公益法人として、航空界に引き続き貢献できるよう、また次世代を担う後輩たちの育成のためにも、正会員に残っていただけますと幸甚です。

記

1. 変更時期

2024年4月1日

2. 変更内容

(1) 会員資格 終身会員から正会員へ変更

(2) 年会費 18,000円

なお、2024年4月からの会費徴収にあたり、各支払方法に設定された手続期間内にJAPAホームページの会員ページにて、支払い方法の登録および付随する手続きを行っていただく必要があります。ぜひ、漏れなく行っていただきますよう、何卒宜しくお願いいたします。設定された手続期間外に支払方法の設定が行われた場合、会費の未払いおよび過払いが生じる場合がございますので、ご留意願います。

会員ページはこちら



No	支払方法	※手続期間	手続方法
1	クレジットカード決済 (年一括払い)	2024年 4月1日～ 4月30日	1. 会員ページ内会員情報をクリック 2. 会費支払方法からカード決済を選択 3. 登録画面へ遷移後、カード情報を登録
2	銀行自動引落 (年一括払い) ※2024年度会費分は銀行振込のご対応をお願いします。 2025年度以降、ご指定の口座からお引き落としいたします。 【2024年度会費】18,000円 【振込先】氏名欄には会員番号の後に氏名を入れて下さい。 (銀行名) 三菱UFJ銀行 (支店) 新橋 (預金種目) 普通 (口座番号) 3327336 (名義) ジャ 二ホソウクワキソウジ ヲウシヨカイ	2024年 4月1日～ 4月30日	1. 会員ページ内会員情報をクリック 2. 会費支払方法から銀行自動引落を選択 3. JAPAから銀行口座登録書類を郵送 4. 銀行口座登録書類へ記入・捺印の上、JAPAへ返送
3	給与控除 (控除額1,500円/月) ※事務手続き上、3月に手続き期間を設定しておりますが、4月から控除開始となります。 ※以下の会社に所属されている方は給与控除での会費支払が可能です。 ANA、AKX、JAR、JAL、JTA、JAC、RAC、CUK、朝日航洋、東邦航空、中日本航空、川崎重工、新日本ヘリ、セントラルヘリ、四国航空、共立航空撮影、西日本空輸	2024年 3月10日～ 3月31日	1. 会員ページ内会員情報をクリック 2. 会員種別を正会員へ 3. 所属・社員 Noを記載 4. 会費支払方法から給与控除を選択

～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、か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いただいております。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

香野 俊之 様 (琉球エアークommューター)

塚本 真巳 様 (全日本空輸)

西野 亨 様 (全日本空輸)

※パイロットのみ掲載



国土交通大臣表彰

長坂 孝之 様 (日本航空)

永瀬 義久 様 (日本航空)

徳永 伸広 様 (全日本空輸)

山田 公弘 様 (全日本空輸)

黒田 誠 様 (全日本空輸)

園田 勝志 様 (全日本空輸)

金井田 陽介 様 (全日本空輸)

榎本 浩也 様 (日本トランスオーシャン航空)

宮崎 利夫 様 (ジェイエア)

冨田 史宣 様 (日本エアコミューター)

二田 晋弥 様 (琉球エアークommューター)

※パイロットのみ掲載



9月20日国土交通大臣表彰式典

大阪航空局長表彰

星 孝次 様 (日本エアコミューター)

※パイロットのみ掲載



今年からWEBによる加入手続きがスタートします

スマートフォン・パソコンからいつでも、どこでも簡単手続き！
ログイン方法など詳しくは1月に郵送される協会からの案内をご確認ください

日本航空機操縦士協会 会員の皆さまへ

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 : 2024年(令和6年)2月14日(水)
(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) : 2024年(令和6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(2024年(令和6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

公益社団法人日本航空機操縦士協会

Q & A コーナー

<p>Q1</p>	<p>ロスオブライセンスの定義（支払要件）を確認したいのですが？</p>	<p>（免責期間中） 身体障害により、パイロット業務に全く従事できず、かつ下記いずれかの事由を満たす場合となります。 ①身体障害のために入院していること ②上記①以外の場合でその身体障害につき、医師の治療を受けていること ③上記①および②以外の場合で、その身体障害による後遺障害が残っていること （てん補期間開始後） 身体障害発生直前に従事していた業務に全く従事できないか、または、一部従事することができずかつ所得喪失率が20%超であること。</p>
<p>Q2</p>	<p>パイロットから地上職に職種転換となった場合など復職、転職後も補償の対象になりますか？</p>	<p>保険期間中に就業障害が発生し、就業障害が継続していると判定されていれば補償は継続されます。 また、復職・転職後も所得喪失率が20%を超えた場合、喪失率に応じた保険金をお支払いいたします。ただし、地上職を勤務している間に身体障害は完治したにもかかわらず、パイロット業務に復職せず所得が減少したままの場合は保険金の支払対象にはなりません。</p> <p>タイプAに10口加入しているJAPA太郎さん。パイロットとして働いていたものの、病気により長期の就業障害となりてん補期間が開始しました。その後、地上職に復帰したものの、所得は就業障害直前の同月の所得の30%となってしまいました。（地上職の所得：30万円、就業障害直前の同月の所得：100万円） この場合の保険金支払い額は350,000円となります。</p> <p>【保険金計算式】 $350,000円 = 500,000円（支払基礎所得額） \times 70\%（所得喪失率 \times 1 \times 21 - 30万円 \div 100万円） \times 100\%（約定給付率）$</p> <p>※1 所得喪失率：次の算式によって算出された割合をいいます。 ただし、所得の額につき給与体系の著しい変動その他の特殊な事情の影響があった場合、または身体障害の程度や収入の状況の勘案が必要な場合は、所得喪失率の算出につき公正な調整を行うものとします。</p> <p>※2 所得喪失率が20%以下となった場合は保険金は支払われません。 *2020年度ご契約より、地上職での所得の取扱いの明確化を行い、お支払い例のとおり保険金を算出いたします。</p>
<p>Q3</p>	<p>65才を超えて就業障害になった場合、保険金の支払い期間はどのようになりますか？ （タイプG・Hご加入の場合）</p>	<p>てん補期間は68才に達した日（※）までか3年間のいずれか長い期間となります。 （※）68才に達した日とは、68才の誕生日の前日をいいます。</p>
<p>Q4</p>	<p>59才で就業障害が発生し、免責期間中に60才を過ぎた場合、補償が継続されますか？ （タイプAご加入の場合）</p>	<p>はい、継続されます。 免責期間の終了日の翌日から60才に達した日（※）までの期間が3年に満たない被保険者については、てん補期間は3年となります。 （※）60才に達した日とは、60才の誕生日の前日をいいます。</p>
<p>Q5</p>	<p>予防のため薬を飲んでいる場合も告知が必要になりますか？</p>	<p>医師の診断により処方されている場合、告知が必要になります。</p>

※このご案内は団体長期障害所得補償保険および団体総合生活補償保険の概要を説明したものです。ご加入にあたっては必ず「JAPA団体保険のご案内」パンフレットおよび「重要事項のご説明 契約概要のご説明・注意喚起情報のご説明」をあわせてご覧ください。また、詳しくは「ご契約のしおり（普通保険約款・特約）」をご用意していますので、取扱代理店または引受保険会社までご請求ください。ご不明な点につきましては、取扱代理店または引受保険会社にお問合わせください。

〈取扱代理店〉

株式会社 JALUX 保険サービス

〒140-0002 東京都品川区東品川2-3-14 東京フロントテラス18F
 TEL：0120-25-8400 FAX：03-5460-7221
 ※音声ガイダンスのあとに④番を押してください。

〈引受保険会社〉

あいおいニッセイ同和損害保険株式会社

東京企業営業第6部 営業第2課
 〒103-8250 東京都中央区日本橋3-5-19
 あいおいニッセイ同和損保日本橋本社ビル
 TEL：050-3461-1052

(2023年12月承認) B23-201453



レンタカー

● 日産レンタカー

全国予約センター0120-00-1767 (平日8:00~20:00 土・日・祝9:00~18:00)

ご予約・お問い合わせの際は当協会の会員である旨、および会員ページに記載のある日産レンタカー会員コードをお伝えください。

● タイムズカーレンタル

タイムズカーレンタルコールセンター 0120-63-5656

● オリックスレンタカー

中央予約センターフリーダイヤル0120-89-0543

予約の際は、電話で「法人コード901-25075 日本航空機操縦士協会会員」と必ずお伝えください。

● バジェットレンタカー沖縄

フリーダイヤル0120-13-0543 (携帯可)

予約の際、「日本航空機操縦士協会会員」とお伝えください。



利用方法を詳しく明記しておりますので、お電話される前に必ずJAPAホームページ内の会員特典をご覧ください。



ショッピング

● 大丸松坂屋百貨店

お得意様ゴールドカードサービス

● 鳳文書林出版販売 発行書籍 10%割引

● JAL PLAZA(全国24空港) 5%割引

● 高島屋(一部) 5%割引



お食事

● 東京エアポートレストラン 運営店舗 (羽田空港第1、第2、国際線旅客ターミナル)

● 銀座ライオン(現金支払10%割引) 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



宿泊・ゴルフ

● リーガロイヤルホテルグループ (割引東京・大阪・京都 他)

● ゴルフカントリークラブ

ロイヤル高松カントリークラブ(香川)
霧島ゴルフクラブ(鹿児島)



協会顧問弁護士への相談

会員の皆さまが法律上のご相談をご希望の際にも、弁護士事務所へご相談が可能です。

(対応は平日、日中帯、費用は相談者さまの負担となります。)

弁護士事務所のご連絡先は、以下会員ページへアクセスの上、ご確認ください。

<https://member.japa.or.jp/2299>

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>

羽田空港

JCAB認定 単発/多発 シミュレーター

【特定操縦技能審査】

- ・LOG付
- ・最近の飛行経験の充足
- ・計器訓練 など
様々なお要望にお応えいたします。



【羽田空港本店】
BOEING737 / AIRBUS A320
G58 BARON / G36 BONANZA

羽田空港第一旅客ターミナル5F
080-7560-1817

【セントレア店】
BOEING737 / BOEING747 LCF

中部国際空港 FLIGHT OF DREAMS 1F
080-4945-5666



LUXURY FLIGHT

Pioneer of Flight Simulator experience in Japan

【Fighter店】
F/A-18 / F35 / F16

HANEDA INNOVATION CITY
ZONE J-2-5
03-5579-7980

【大阪国際空港店】
大阪国際空港 2F
090-6607-0299
※大阪国際空港店は物販のみです。

【お知らせ】AIM・パイロット手帳の送付不要連絡について

AIM-J日本語版、パイロット手帳につきましては、一部の方よりお声をいただき、送付不要の方への郵送を差し控えます。送付不要の方は右記QRコードより、その旨お知らせ願います。

QRコードを読み込むと、会員ページへアクセスします。「会員情報」にてご選択くださいますようお願い申し上げます。

AIM・手帳送付不要
連絡用QRコード



住所などの会員情報更新のお願い

お引越しなどで住所などが変更になった場合は、速やかに会員ページより情報の変更をお願いいたします。会員ページへのアクセスについてご不明な際は、ご案内いたしますので事務局までご連絡願います。ご協力、よろしくお願い申し上げます。

会員ページはこちら



会費のクレジットカード決済導入

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。

ご登録方法



お知らせ

収支改善のため当面の間、パイロット誌Summer号は、電子書籍のみの配信となり、冊子の郵送は行いませんので会員の皆様におかれましては、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

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	2024年2月8日(木)～9日(金)／ステーションコンファレンス川崎(来場+オンライン)
RNAV 講演会	(2023年度第3回)2024年2月(日程調整中)／JAPA会議室(来場+オンライン)
TEM/CRM セミナー	(SRMコース)2024年2月(日程調整中)／JAPA会議室(来場+オンライン)
Be a pilot オンラインセミナー	2024年3月16日(土)／(オンライン開催)
航空安全講習会	2024年2月4日(日)／JAPA会議室(来場+オンライン)
春休みこども航空教室	2024年3月(日程調整中)／JAPA会議室

- ◆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。
- ◆諸事情により、開催中止や開催方法に変更が生じる場合がございます。

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、官公庁および自家用操縦士などの会員により構成されております。皆さま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. 協会より会員特典などを送付させていただきます。
(会員資格・特典・会費などについては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. 24
2024 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