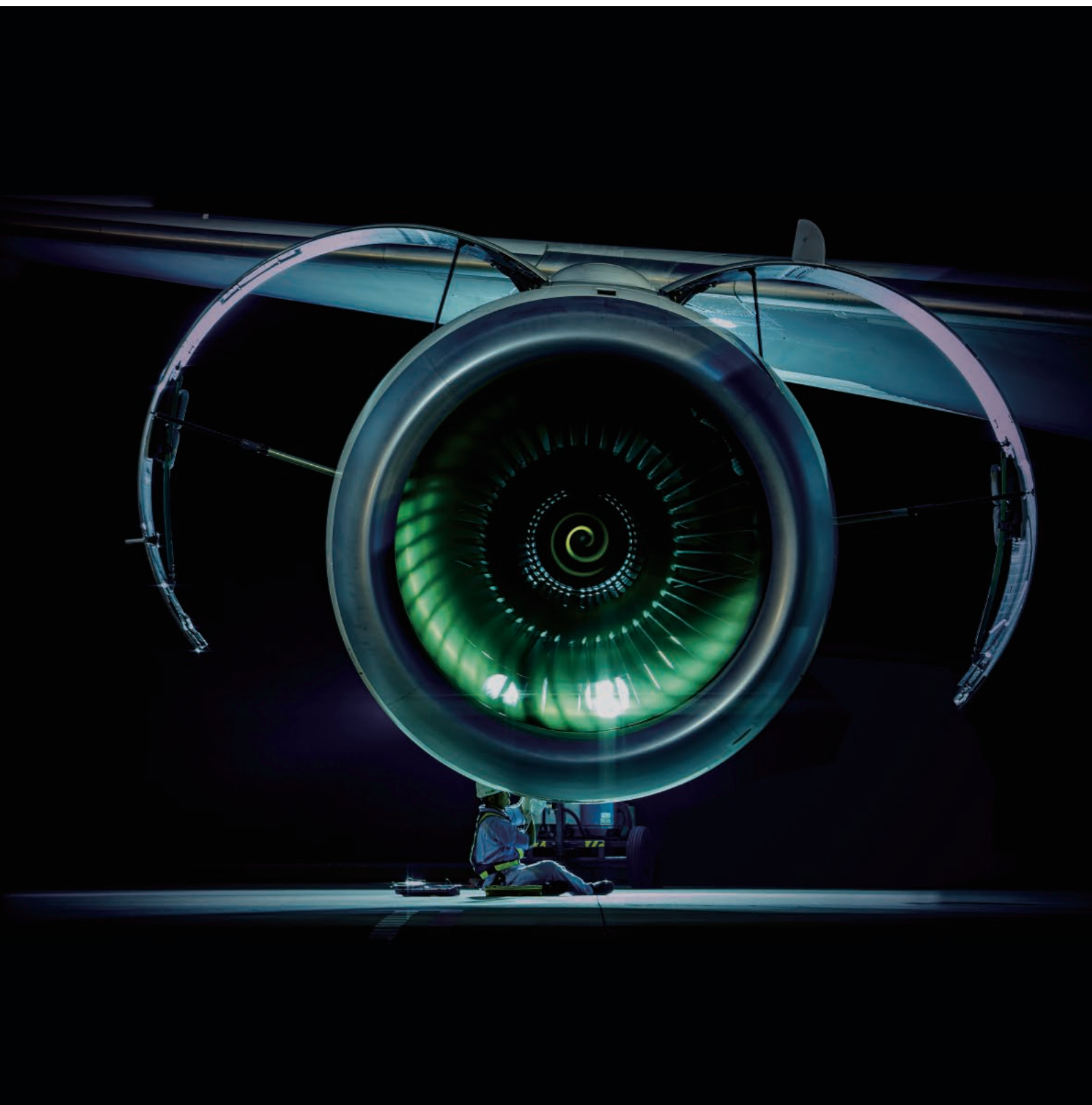


パイロット



2026 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

「Cover photo by 岡本 豊」

2026 Winter CONTENTS

- 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 中部支部委員会活動報告 / 中部支部長 望月 貴文
- 10 第47回 ATSシンポジウム開催報告 / ATS委員長 吉松 聖也
- 12 第20回 航空気象シンポジウム開催報告 / 航空気象委員会 大野 了司
- 14 一般社団法人日本女性航空協会のご紹介 / 理事長 浦松 香津子
- 16 2025年度総集編 Fly with us ～空の仕事ワークショップ～ / エアライン委員会
- 17 FTD(フライトシミュレーター)の利用方法拡大について
- 18 JAPA団体保険のご案内・Q&A / 事務局
- 20 表彰報告・新任理事紹介 / 事務局
- 21 会員 福利厚生のご案内 / 事務局
- 22 スマート脳ドック(広告)
- 23 中日本航空株式会社(広告)
- 24 JAPA案内 / 事務局



会長挨拶 ～ 新年のご挨拶 ～

会長
進 俊則



今年も宜しくお願い致します。

干支は何と丙午（ひのえうま）です。まさか AI だシンギュラリティだと言っている時代に、丙午の迷信を信じる人もいないでしょうが（いませんよね？）、少子化で 2024 年の出生数は 70 万人を切ったとか。私の生まれる 5 年ほど前が、第一次ベビーブームのピークで 270 万人弱の出生数でしたから、約四分の一になっています。先進国はどこも出生率低下傾向にあるようですが、冒頭の「何と丙午」の何とは大変不適切な表現でした。更なる減少にならないことを心から願います。

最近、訳あって新幹線に乗る機会が増えました。これまであまり乗る機会がなかったので、遅ればせながらその素晴らしさを感じています。速度は勿論ですが車内の清潔さや快適さ、そして何よりも定時性は驚愕の域です。外国人旅行者も増えて、英語の車内アナウンスもされています。

フランスの TGV も最高速度は早いのですが、トンネルに入るたびに圧力変化で耳がおかしくなり、寝ていられなかった記憶があります。ドイツの ICE はそんなことはなく？いや、単にトンネルに入らなかっただけで未検証でした。とにかく日本の技術力の高さに脱帽です。

トンネルと言えば青函トンネルですが、谷川岳の下を通る大清水トンネルも長くて、約 22km あるそうです。中学生の頃だったか、黒四ダム建設の苦闘を描いた「黒部の太陽」を観て感動したことを思い出しました。三船敏郎と石原裕次郎でしたね。勿論、富士山頂にレーダーを建設する「富士山頂」にも感動しました。特にドームを輸送した回転翼のパイロットに感動です、JAPA 会長として当然です。パイロット役ではありませんでしたが、主演は裕次郎でした。NHK の新プロジェクト X で明石海峡大橋も観ました、これも回転翼パイロットの活躍が素晴らしかったです。

新幹線の話から映画などに飛んでしまいましたが、昨年の本誌新年挨拶で、7 分間の新幹線劇場の話をしました。東京駅での新幹線清掃作業の話です。最近私は東京駅の新幹線ホームで待っている間、目の前で観察（失礼）目撃しているのです。清掃会社の正式名称は JR テクノハート TESSEI、旧名称が鉄道整備であったところから TESSEI が付いています。名称を従業員に公募し、その中から二つのキーワードであるテクノとハートを取り入れ、誇りとする旧社名の TESSEI を加えた名前になったそうです。これを聞いただけで何かワクワクしませんか。以前は 3K の職場と呼ばれ誰からも見向きもされず、退職率も高い状況だったとか。長い時間を掛けて意識改革をされました。皆さんは清掃係ではありません、新幹線の定時運行を支える技術者なのですと。

制服も若々しい目立つものに変えました。高齢者が多かった職場に活気が満ち溢れ、孫からおばあちゃんおじいちゃんカッコイイ！と言われたそうです。そんな方々が、目の前で生き生きと働いています。何故なのでしょう。ハーバードの MBA コースで、このケースを題材にして生産性を上げる対策を質問すると、賃金を上げるとというのが一番多い回答だそうです。でも現実はそのよりも、仕事に対する誇りや、やり甲斐の方が人を動かすのだという証左だと思います。高い賃金が欲しいのは、誰しもがそう思います。

皆さんも東京駅で一列に並んで礼をする彼ら彼女らが、車内で働く姿を観察して何かを感じてみてください。お互いを褒める文化やチームとしての行動、本当に勉強になります。サービスや安全の原点のように思えます。

年頭の辞

国土交通省 航空局

航空局長 宮澤 康一



あけましておめでとうございます。皆様が平素より日々航空の安全、利用者利便の向上にご尽力頂いていることに、改めて感謝申し上げます。

航空局は様々な行政課題を抱えておりますが、個別の施策については他の皆さんが触れると思いますので、私からは全般的なお話をさせて頂きたいと思います。

私は、昨年7月の着任以来、「楽しく元気に仕事ができる職場づくり」を目指して取り組んで参りました。楽しく仕事ができないと、せっかくの頑張りも長続きせず、具体的な成果につながりません。それゆえ、楽しく仕事ができる職場づくりは、仕事の成果をもたらす上で不可欠の条件といえると思います。

そのため、私はいくつかの取組を行ってきました。ひとつは、原則として毎朝行っている幹部ミーティング「朝会」です。決まった資料や発言の順番なども決めず、前日に起きたことなどを中心に情報交換をしています。議事録なども作成しないフランクなやり取りで、組織が向かっていくべき方向の「頭ぞろえ」をしています。組織の中では一人一人が個別に仕事をしているので、とすると一人一人が別の方向に向かって行ってしまい、組織としての力を十分に発揮することができません。また、トップダウンでの方針伝達だけでなく、横方向又は下からの意見出しというの、組織が誤った方向に向かわないようにするための重要な要素となります。今はTeamsなどの便利な情報共有手段もありますので、それぞれの組織に合ったやり方で、コミュニケーションの充実を図って頂ければと思います。

もう一つは、出張などで現場にお邪魔した際に、皆さんとダイレクト・トークを実施しています。「仕事のやり方をこうすれば、もっと効率的になる」とか、「この辺をもっとこうすれば、気持ちの良い職場環境になる」といった提案や、「こういうことに悩んでいる」といった意見など、様々な現場で働く皆さんの視点を把握することができ、いつもとても有意義な機会となっています。そうした貴重な意見が、「いくら言っても変わらない」という現場の無力感につながらないよう、私も出張などから帰って来て、出来るだけ早いタイミングで改善方針を決めて問題の解決に動くという姿勢で臨んでいます。皆さんは、現場官署だったり、地方航空局のとりまとめ部署だったり、本省の担当課だったり、様々な立場で働いているかと思いますが、それぞれのポジションで、どのようにすれば現場がストレスなく仕事をする事ができるか、これもコミュニケーションを円滑にして、具体的な解決に向けて動いて頂ければ幸いです。

さて、昨年は11月の末に嬉しいビッグニュースが飛び込んできました。モントリオールのICAO理事会で行われた議長選挙で、大沼ICAO代表部大使が当選を果たしました。日本人としてはもちろん、成長著しいアジア太平洋地域出身者として初めての当選という快挙です。長期間にわたる選挙戦にご尽力された方々に、改めて感謝の意を表したいと思います。私自身、選挙戦を通じて感じたことは、日本の航空局(JCAB)に対するこれまでにないほどの期待の高さです。そうした期待が失望

に変わらないようにするため、我々にはこれまで以上にICAOの施策に貢献していくことが求められています。

1年前の年頭の辞で、平岡前局長は「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自分事として取り組んでいく、途上国を始め世界に貢献するという姿勢が求められます」と書かれています。私自身、自分なりに解釈すれば、何もビッグイベントなど目鼻を引くプロジェクトをぶち上げる必要はないと思います。業界施策や安全施策、あるいは航空管制の世界など、それぞれの分野で、それぞれの国や地域が求めることに対して、出来る限りの貢献をしていくこと、そしてそのためには、自分たちの視点だけではなく、相手方や世界の空全体の視点に立って、今求められていることに愚直に取り組んでいく、ということだと思っています。

足下での地道な取組が結実した一つの事例として、昨年12月15日に羽田・成田両空港で実現した、空港での貨物を牽引する自動運転トローリングトラクターのレベル4実用化が挙げられると思います。一般の利用客にはなかなか気づいてもらえない分野ですが、空港でのグランドハンドリングについては、ややもすると人材確保の制約から、せっかくの新規就航が実現できないといった事例に至ることが珍しくありません。ほぼ10年前にエアラインの方に伺った話では、ここ30年ほどの間、グランドハンドリングの風景はほとんど変わっていないということでした。そうした状況を打破するため、空港事務所とエアラインの現場がコミュニケーションを重ねたことで初めて実現した快挙です。今後さらなるレベルアップと導入台数の拡大によるコスト削減などにより、日本と世界の空港の姿を根本から変えて行くことができると思います。

いろいろと書きましたが、今年一年が皆さんにとって、楽しく元気に仕事ができる一年であること、そして航空の世界にとって新たな飛躍の年になることを心よりお祈り申し上げます。

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 田口 芳郎

あけましておめでとうございます。航空ネットワーク部長の田口です。

昨年7月にこの職を拝命して以来、本当に多くの方のお力添えを得て、諸課題に取り組んで参りました。その中での経験も踏まえ、新たな年を迎えるにあたり、思うところを述べさせていただきます。

まずは、何と言っても「現場主義」の重要性です。

航空は空の世界ですが、人々の営みは言うまでもなく、陸で行われます。その接点が空港です。

今、航空局では成田空港の機能強化(第2の開港プロジェクト)を進めておりますが、過去の歴史を学ぶ中で、かつて、周辺地域の方が「航空局は空の上のことしか見ていない。」といった趣旨のご発言をされたという記録に触れ、ぐっと胸を打たれました。

成田空港の機能強化は、滑走路の新増設等を通じて、年間発着容量・時間値・運用時間の拡大を目指し、我が国の航空システムのコアである首都圏空港の航空ネットワークを充実させ、もって我が国の経済安全保障、成

長戦略、地方創生に貢献する国家プロジェクトです。ただ、その達成のためには、広大な土地（現在の成田空港と同じ広さの凡そ 1000ha）をお譲り頂く必要があります。「空港づくりは地域づくり」という言葉は、成田周辺地域との「共生・共栄」の精神に立って関係者が広く共有している言葉ですが、やはり「我が地域に空港があって良かった」と思って頂ける状況を、誠心誠意作り出していくことが何よりも重要だと痛感しています。

「空港づくりは地域づくり」は、成田空港に限らず、全国どここの空港にも多かれ少なかれ当てはまることです。航空局としても、とりわけ国管理空港については直接の管理者という意識をしっかりと持ちながら、各自治体や地域とのパートナーシップをさらに深め、地域に貢献し、感謝される空港を目指して努力を続けていきたいと考えています。

また、現場主義といえば、実際に航空システムを支えているのは、大変多くの現場の職員の方々であるという点も改めて強調させて頂きます。各地の空港を訪問させて頂く際には、可能な限り、現場の様子を直接見させて頂きますが、毎回、驚くほど多くの従事者の方々が日々のオペレーションを支えて頂いていることに新鮮な気付きがあります。利用者として接する部分は、一見華やかな側面の多い航空分野ですが、利用者から見えない現場も、暑い日も、寒い日も、一瞬のミスも許されず、時間の正確さも求められる、大変厳しい世界であり、そこで高いプロ意識を持って働いておられる姿にいつも感銘を受けます。

人口減少が進み、なり手が減少するにも関わらず、航空需要は増大を続け、それに対応していかなければならない、というのが航空分野の特色です。グランドハンドリングや燃料給油の世界はその代表例かと思います。そのためには、もっともっと魅力のある、夢が叶えられる職場にしていかなければなりません。また、強い決意でDX 投資を進め、より生産性を高めるとともに、職場でのリスクを減らしていかなければなりません。航空局としても、こうした点に、もっと問題意識を持って、現場に寄り添っていかなければ航空システムの発展はない、と考えています。

もう一点、重要だと感じているのは、「健全な楽観主義」です。

航空局にきて、改めて、国土交通省の中でも、最も前向きな姿勢で行政に取り組める分野の一つだと再認識をしました。インバウンドも、三国間流動も、航空物流も、まだまだ伸び代があるし、そのことが航空産業の発展や、従業員のウェルビーイングにつながり、そして、国や地域の発展に繋がっていきます。

にもかかわらず、ともすれば、敗北主義、保守主義、あるいは諦めに陥ってしまっていないか、反省することがあります。人口減少、失われた 20 年、繰り返される災害や地政学リスク、パンデミック…、そのような中で外に向かって戦い、勝ちに行く意識を失っていないか。

航空分野は成長を志向せず、安定を志向すると、安定はおろか、縮退に繋がるリスクがあるのではと考えます。なぜなら、航空の世界は、そもそも大競争の分野だからです。常に世界、アジアのトップを目指して、成長を追い掛ける、それを、国、地域、空港、航空業界が一丸となって取り組んで行く、そこに勝ち筋があると信じています。

あるインタビューで、「首都圏空港の強みは何ですか」と聞かれて、一瞬、ハッとした自分がいました。「周辺ハブ空港に負けそうなので負けないように頑張ります」と答えかけて、否、「そもそも、東京は北米に最も近いアジアの大都市で、自然に北米・アジアを結ぶゲート

ウェイになれる地理的優位性があり、同一都市圏に巨大な空港を二つも擁し、サービス品質・安全に誇りを持つエアラインや空港関係者が切磋琢磨している、あとは、この優位性を大いに発揮させるための制約要因を取り除いていくのみ」と答えました。当然、様々な目の前の課題の解決に一つ一つ取り組んでいかなければなりません。が、常に更なる高みを目指して前に進む姿勢を持ち続けることが大事だと考えています。

我が国の航空を取り巻く世界は、すさまじい変化の真っ只中にあります。今年も、上記の「現場主義」と「健全な楽観主義」を忘れることなく、その変化の嵐の中を、皆さまと手に手を取って、力強く前進していきたいと思っています。本年もどうぞよろしくお願いいたします。

安全部長 石井 靖男

日頃より航空機の運航の安全確保に取り組んでいただいている皆様に感謝を申し上げます。

年も変わり気持ちも新たにということもあるかと思いますが、航空機は常に高い品質レベルでの運航が求められており、安全に対する意識、取り組みの姿勢は変わることなく維持されることが重要と思っております。

我々を取り巻く環境や社会のニーズなどは日々変化しており、日々の業務や取り組みにおいてこの変化をとらえていくことが必要と考えます。我々の業務もそうですが、今までこうだったからとか過去からこうやっているからと取り囲む状況の変化や新しいニーズに向き合わないで結論を出すということが容易に起こります。こういう対応は本人にとっては楽です。

航空にかかわる業務の多くが専門的なものであり、それに対応した訓練や経験を積んだ人が携わっています。自分がなぜその業務に携わっているのか、何を期待されているのかということを常に意識したいところです。

また、新たな問題や課題が発生した場合には、正面から向き合って対応することが重要と考えます。かわすことや自らに都合の良い理屈で処理するのではなく、難しく、面倒な場合には特に後回しにせず早めに手を付け、しっかりと正面から取り組むことが結果的に問題や課題を早くスムーズに解決できるのではないかと経験上思います。後回しにすればそもそもの解決の難しさに加え時間に追われるという困難も重なってきます。時間に追われ検討などに丁寧さを欠くと当然十分な結論に結びつかず、追加の作業が発生します。

結論を導き出す際に気を付けることは、その結論に行きつくまでの検討過程や結論そのものが世の中から理解を得られるものかどうかという点でしょうか。一般の常識に照らし合わせておかしくないか。自分たちの理屈もあるでしょうが、それにとられすぎではないか。さらにそれらを表すにしても専門外の人たちにも理解していただけるような言葉でつづられていることも重要かと考えます。

あとは、これらの業務における検討過程や作業の記録を後々のためにも残しておくということも重要と考えます。作業の品質を確認するためにももちろんですが、その時どういう検討をしてなぜそのような結論に至ったかということの後の人たちにも理解してもらうという面で記録というものは大事なものだと思っています。

このようなことを思いながら今年も航空の関係者の方々と一緒に安全の向上に努めてまいりたいと思っています。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

交通管制部長 山下 雄史

新年あけましておめでとうございます。

羽田空港航空機衝突事故の発生から2年が経ちました。新年を迎えるたびに、改めて空の安全の大切さを痛感し、気持ちが引き締まる思いがいたします。

昨年12月22日には、有識者および関係団体から構成される羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会を開催し、航空法等の改正概要や中間とりまとめで提言された対策の進捗状況をご報告いたしました。委員からは、事故対策が順調に進捗しており、引き続き事故のリスクを可能な限り低減するため、取組みをしっかりと前に進めていくことが重要とのご意見をいただいたところで、今後とも、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化等、関係者と一丸となって、空の安全・安心の確保に向け、着実に取り組んでまいります。

さて、昨年3月には、「国内管制空域の抜本的再編」について、最後に残っていた東京管制部の一部セクターを福岡管制部に移管することにより、わが国管制空域の上下分離が完成しました。この施策は、将来の航空交通需要の増加に対応するため、巡航機が中心の高高度と近距離便・上昇下降機が中心の低高度に空域を上下分離し、管制処理容量拡大を図るものです。2018年に西日本の低高度を担う神戸管制部を設立するところからスタートしましたが、当時交通管制企画課長として携わったこともあり、大変感慨深いものがあります。一方で、構想段階からは10年程が経過していますので、様々な環境変化も踏まえ、具体的な効果をレビューすることが重要です。航空路線の定時性向上の観点からも、しっかりとPDC Aを回してまいります。

今年は2026年ということで、いよいよ21世紀も第2四半期に突入いたします。昨年6月には、将来の航空交通システムに関する長期ビジョンとして、CARATS 2040を策定いたしました。このビジョンでは、膨大な施策について、①安全・安心対策の強化、②航空機の最適な運航のための軌道ベース運用(TBO)の実現、③持続可能な航空輸送の実現、④航空モビリティの多様化にも対応した空域の有効活用、⑤レジリエンスの強化、⑥国際連携の強化と海外展開の促進、の6つの取組の方向性に従って体系的に整理し、研究開発、導入、運用開始等に係る目標年次をロードマップとして示しております。このCARATS 2040をもとに、新しい時代における革新的な航空交通システムの実現に向けて、産学官一体となって取組を進めていきたいと思います。

航空保安業務は、約4000人の職員に支えられて成り立っています。今年も「笑顔あふれる職場が日本の空を支える！」をキャッチフレーズとして、組織変革(CX)の推進により、一人ひとりの職員が働きやすい職場を実現するとともに、広報や国際人材の育成にも取り組んでいきたいと思います。

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 中山 理映子

あけましておめでとうございます。

今年は、国際民間航空機関(ICAO)の理事会議長に、日本人として初めて国土交通省出身の大沼俊之氏が就任するという慶事により始まりました。約80年に及ぶICAOの歴史の中で、日本からは勿論のこと、アジア太

平洋地域から議長が誕生するのは初めてのこととなります。昨年11月に実施された理事会議長選挙で当選を果たすまでの約2年間にわたる選挙活動において、政府関係機関はもとより、広く航空関係者の皆様にも様々な形で温かく力強いご支援を賜りましたことに改めて厚く御礼申し上げます。

私自身も、大沼俊之候補(当時)とともに、世界各国の航空当局等に支持を訴えかけるなど選挙活動に携わりましたが、その中で強く感じたことは、日本への信頼と期待です。それは、官民が世界で築き上げてきた広く日本国・日本人への信頼・期待であり、安全で質の高い航空システムを築き、航空輸送を提供してきた日本の航空関係者への信頼・期待です。

ICAOは、「安全・安心で持続可能な国際航空システム(safe, secure and sustainable international civil aviation system)」の実現をビジョンとして掲げ、かつ、それをどの国も取り残されない形で(No Country Left Behind)実施していくことを目指しています。ICAO加盟各国が、一義的には自国の関心に依拠してICAOの活動に参画し、自国の航空システムを構築・運用していく立場にあるのに対し、ICAOを率いる議長は、当然のことながら、特定の国の関心・利益のためではなく、全世界的にそのミッションを追及していく立場にあります。また、安全・安心で持続可能な国際航空システムの実現を目指して安全・保安・環境基準等を引き上げたとしても、それを実施する能力・資源に乏しい国も少なくない中、いかに全世界的に実行できるレベルにもっていくかもICAOの大きな課題となっています。

日本からの議長輩出に多くの国から支持を得た背景には、こういったICAOの活動や課題に、日本も一層の関心を寄せ、共に取り組んで欲しいとの期待があるのではないかと感じています。実際、選挙活動を展開する中で、発展途上国の当局からはキャパシティビルディングへの日本の協力に期待する声が多く寄せられました。我が国は、これまでも海外の空港の建設・運営に我が国の民間企業に蓄積された技術・ノウハウを活かした支援を行ってきていますが、我が国に寄せられる期待は航空当局の能力向上支援等広い範囲に及びます。日本としてより一層プレゼンスを発揮し、その期待に応えていきたいと考えています。

また、今般の日本からのICAO議長輩出は、とりわけアジア太平洋地域の国々に歓迎の意をもって受け止められています。世界の航空市場における同地域のプレゼンスは、欧米が航空の中心であったICAOの設立当時とは比べものにならないほど高まっています。さらに、アジア太平洋地域は世界で今後最も成長が期待される航空市場であり、その重要性は益々高まっていくものと思われます。日本には、アジア太平洋地域の一員として、この地域の実情と特性を踏まえた国際ルール形成や支援のあり方等をともに考え、取り組んでいくことが期待されています。

有言実行。早速、今年8月には、大阪において、アジア太平洋地域で航空安全について考えるシンポジウム、「Asia Pacific Summit for Aviation Safety (AP-SAS)」の第4回大会を、日本国航空局、シンガポール航空局及び米国のフライト・セイフティ・ファウンデーションとの共催により開催することとしています。航空に関係するインダストリー、アカデミック、当局も含めた様々なバックグラウンドの方々が、それぞれの立場・観点から航空安全に関する課題を共有し、議論する場となります。航空安全の確保・向上に向けた日本の官民の取り組みには各国からの関心も高く、その貢献が期待されています。

是非、ご関心をお持ちいただき、積極的にご参画いただければと思っております。

大臣官房技術審議官 魚谷 憲

あけましておめでとうございます。

大臣官房技術審議官（緊急時航空運用本部長）の魚谷です。

私ごとながら航空局に来て早1年が経ちました。昨年は比較的大きな事故・災害が少ない1年でしたが、落雷によるグラハン作業中止に伴う旅客等の滞留、カムチャツカ半島付近地震による津波警報等、航空機の運用に影響を及ぼす事案がいくつか発生しました。幸いにも施設等への大きな被害は見られませんでした。被害状況・職員安否の確認、避難者・滞留者への対応等々、ご対応を頂いた職員・関係者の皆様のおかげでは大変ありがとうございました。今年も、事案の振り返りや訓練を通じて空港における事業継続計画であるA2-B-C-Pの充実等を進め、事故・災害への対応力の実質的な向上に取り組んで参ります。

また、生産年齢人口が減少していく中、持続的に航空サービスを提供していくためには、空港DXの推進も大きな課題です。昨年12月15日には、羽田空港、成田空港においてトーイングトラクターのレベル4自動運転が実用化されました。これは、関係者間で長い議論を積み重ね、それぞれの役割で取り組みを進めようやく実現したものです。DXは、単に省力化・自動化等の技術開発だけを目指しているわけではなく、業務プロセスの見直し等の大きな変革を行い生産性の向上を図るものです。空港DXの課題は、まだまだ多々あります。これからも引き続き粘り強く取り組んで参ります。

空の安全には、空港機能の適切な維持、必要な機能強化が必要です。空港内における維持・整備等の作業・工事は、航空機の運航の少ない夜間に行われることが通常で、非常に短い作業時間の中で準備・作業・復旧を行い、次の日の再開を迎えます。また、施設によっては週5日の作業日が確保できていない現場もあります。一方で、建設業界等においても働き方改革は進められており、こうした環境下で空港の維持・整備等を進めるためには、空港内の特殊な作業環境を可能な限り改善・適正化し持続可能なものに変えていく必要があります。今後、関係者の皆様のご意見を伺いながら取り組みを進めて参りますので、よろしくお願いいたします。

最後になりますが、本年も、我が国の航空システムが安全かつ確実に役割を果たすことができるよう取り組んで参りますので、みなさまのご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

航空局次長 秋田 未樹

あけましておめでとうございます。次長の秋田です。

一昨年の能登半島地震、羽田空港航空機衝突事故を経験した職員の一人として、先の通常国会において成立した改正航空法の速やかな施行に向け、関係の皆様が尽力されたことに改めて感謝申し上げます。

昨年と同じ書き出しとなりますが、本年も空の安全・安心を最優先に航空行政に取り組んでまいります。

この一年間、前半は航空ネットワーク部長、後半は次長として航空行政に携わらせていただきました。

春には関西3空港、福岡空港において発着容量の拡

大が行われました。空港は万博の表玄関であり、大阪・関西万博（私自身二度訪問しました）の盛況に、微力ながら貢献できたのではないかと感じております。グランドハンドリングや燃料供給などについて、引き続き目配りをしていきます。

一方で、事案対応に向き合った一年でもありました。「危機管理」に集約されますが、これまでの自分自身を含め、個々の経験やチーム力を結集して課題に取り組むことの重要性を改めて認識しました。困難な状況にあっても道はあると信じ、ぶれず、逃げず、愚直に取り組むこと。折々に“The buck stops here”という言葉思い出しました。

さて、部長時代から継続して取り組んできた課題として、国内線の構造改革と定時性の向上があります。

国内線については、有識者会議を通じて、対外的に明らかになったことがありました。本年からは、与党の航空政策特別委員会においても本件が取り上げられると承知しています。航空ネットワークの維持と利用者利便の確保に向け、引き続き取り組んでまいります。

定時性については、この一年、手をこまねいていたわけではありませんが、残念ながら改善を示すには至りませんでした。大学時代の友人から「広島出張は新幹線を利用する」と言われたのも、この原稿を書いている数日前です。金子大臣のご関心も高いこのテーマ、特効薬はありませんが、航空への信頼という意味で大事なテーマです。次の一手として、今月下旬より、管制部門における混雑空域での交通流平準化の取り組みを開始します。

インバウンドについては、昨年も過去最高を更新しました。今後の法案審議を経て、夏から国際観光旅客税が引き上げられます。観光財源の一部を活用することで、これまで十分に手が回らなかった分野にも対応できるようになります。日本の表玄関として、また地方送客の重要な手段として、空港や国内線に対する期待と求められる水準は一層高まりますが、これに添えていきたいと思います。

職場環境の改善も次長の担務の一つです。昨年、地方官署に勤務されている若手職員の皆さんや、組合の方と働き方について意見交換を行いました。局長をはじめ他の幹部の方々も同様の意見交換をされており、皆さんから寄せられた声を、改善につなげていきます。まずは、来年度の増員にあたり、査定当局から一定の配慮をいただいたことを共有します。

最後に、明るい話題ですが、この一日から大沼元次長がICAO理事会議長としてご活躍されます。我々への世界の関心も、より一層高まることでしょう。干支も丙午、航空行政も飛翔できる1年となるよう、引き続き宮澤局長を支えていく所存です。

本年も皆さま、よろしくお願いいたします。

2026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



新年を迎え大寒の候、会員の皆さまにおかれましてはますますご繁栄のこととお慶び申し上げます。

私どもの執行理事体制 2 期 4 年の任期も残すところ 5 ヶ月程になりました。

任期中に新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大や能登半島地震、羽田空港航空機衝突事故等が発生し当協会も少なからず影響を受けてきました。

新型コロナウイルス感染症の影響では会員の退会が増加し会費収入が減少し、また感染予防のための経費も嵩み協会の財務を圧迫しました。少子高齢化の影響も受け会員数は依然、減少を続けています。協会の魅力や社会的責務を伝え入会者を増やすことはもとより、一昨年度より収支改善プログラムを立ち上げ経費削減と収益の向上を目指してきました。収支は改善傾向にありますが、今後も諸物価の値上がりによる経費増や会員年齢構成による終身会員の大幅な増加に伴い、継続して更なる収支改善の努力を続けていく必要があります。

能登半島地震では、協会としては直接的な支援はできなかったものの会員の多くのパイロットの方々が、救援・支援活動に参加されました。

不幸にしてその直後に羽田空港航空機衝突事故が発生しました。

当協会からも航空局主催「羽田空港衝突事故対策検討委員会」に委員を派遣しパイロットの見地から滑走路誤侵入防止策を提案しました。対策の一つには JAPA と管制協会、航空局とが協力して作成した「ATC コミュニケーションハンドブック改訂版」があります。これは滑走路誤侵入防止のみならずヒューマンファクターが原因のインシデント・事故を防止する対策の一つで、コミュニケーションループ（バーバルコミュニケーション、バーバルベリフィケーション）について記述されています。既に JAPA ホームページ、電子書籍、POSTE に英語版も併せて掲載されていますので、まだ読まれていない方は安全運航の一助としてご活用ください。そして、このハンドブックをいかに普及させていくかが今後の課題です。

さらに適用条件が付きますが、定期航空運送事業のパイロット以外にも技能発揮訓練（CRM 訓練）が義務化されます。これは CRM のみならずノンテクニカルスキル全般の訓練です。現在、航空局に「家用操縦士等ヒューマンファクターズ訓練検討会」が発足し JAPA も関係団体として参加して制度や訓練内容の検討を行っています。ノンテクニカルスキルは一朝一夕に理解されて浸透するものではありませんので、中長期的視野で取り組んでいくことを検討していきます。そのほか、当協会では今後も講習会・セミナーや書籍類・情報発信等を通して安全意識の向上を図っていきます。

ときに、2030 年度問題に代表される航空需要の高まりや大量退職時代を迎えるにあたり、パイロット不足に対して昨年より航空局に「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」が発足し JAPA もこれに参画して、産学官の協力のもと人材確保に取り組んでいます。抜本的な方策はもとより、従来から実施していた JAPA の裾野拡大活動も直近の人材確保に向けて今後、より具体性のあるものが求められ、産学官一体となって取り組んでいきます。

このような厳しい状況下でも、会員のご理解とご協力により、協会は課題に柔軟に対応できました。執行理事一同、皆さまのご支援に心より感謝申し上げます。また、現場で活躍されているパイロットや関連スタッフの皆さまの日々の努力が、安全運航と協会の発展を支えていることを改めて強調したいと思います。

最後に JAPA が健全な財務体質のもと将来にわたり公益法人として航空界に貢献できるよう残り少ない任期ではございますが、尽力する所存です。そして厳冬のみぎり、会員の皆さまのますますのご発展をお祈りいたします。

中部支部委員会活動報告(イベント報告)

中部支部長 望月 貴文

8月16日・17日の両日、あいち航空ミュージアムで開催された夏休みイベントに参加いたしました。期間中は多くの親子連れの皆さまにご来場いただきました。JAPA 本部よりお借りしたフライトシミュレーターを使用した操縦体験は特に人気が高く、開場直後から行列が絶えることはありませんでした。子どもたちは自分の順番を待ちながら期待に胸をふくらませており、操縦中は中部支部委員である現役パイロットがマンツーマンで操縦方法をレクチャーしたことで、目を輝かせながら操縦桿を握り、まさに“パイロット”になったような気分で操縦訓練しながらのフライトシミュレーターを楽しんでいました。

また、支部委員の所属企業にて活躍する現役機長によるトークショーも実施し、「どうすればパイロットになれますか」「どんな勉強をすればパイロットになれますか」など、将来に直結する率直な質問が相次ぎました。普段は直接話す機会が少ない機長と触れ合える場でもあったため、子どもたちだけでなく保護者の皆さまからも活発に質問が寄せられ、非常に活気あふれるトークショーとなりました。



あいち航空ミュージアム 夏休みイベント
パイロットによるトークショー

●県営名古屋空港 空の日フェスタ

11月16日に行われた空の日イベントにも参加いたしました。中日本航空様ブース内にて、JAPA 本部より借用したフライトシミュレーターを使用した操縦体験を実施しました。こちらも大変な盛況で、フライトシミュレーターを担当した支部委員は昼休みを取る間もないほどの盛況ぶりでした。

●中部支部活動を通して

中部支部では、今回のイベントのようにフライトシミュレーターを活用した取り組みを今後も継続し、航空の魅力に触れる機会を広げていきたいと考えております。フライトシミュレーター体験は子どもたちにとって航空の世界への入口となり、「将来パイロットになりたい」という思いを後押しする大切な場でもあります。こうした活動を積み重ねることで、航空に関心を持つ若い世代が増え、ひいては協会の仲間の輪が広がっていくことを期待しています。

また、会員の皆さまに向けても、中部地方の各空港で運航に携わる操縦士ならではの視点から、日頃の運航で感じることや、利便性向上につながる意見を共有できる環境づくりを進めてまいります。関係者の皆さまとの交流も深めながら、「安全で、もっと飛びやすい中部」を実現できるよう、中部支部として取り組みを進めてまいります。会員の皆さまにおかれましては、各地方の支部委員会活動にご興味をお持ちの際は、どうぞお気軽に各支部委員へお声かけください。皆さまと共に活動できますことを、心よりお待ち申し上げます。



あいち航空ミュージアム 夏休みイベント
フライトシミュレーター体験



空の日フェスタ (県営名古屋空港)

第47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

2025年10月18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48年間、パイロットと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。2025年10月で567回の開催となり、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に反映されています。

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年以降、JAPA 会議室をキーステーションとしたオンライン開催としており、今年も188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。

◆ 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。「航空管制の取り組み」として、主要空港に離着陸調整担当管制官の配置、滑走路占有監視支援機能の強化、佐賀空港における管制業務の提供、北部九州ターミナル統合、羽田空港および航空路における交通流制御による影響の低減策、FIR境界通過時刻を指定する試行。「将来の管制運用」として時間管理運用。「航空管制官の人員体制」として、航空保安大学校採用の増枠、航空管制官の教育・訓練実施。どれも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「管制方式基準の改正」

国土交通省航空局交通管制部管制課航空管制調査官の長谷川容子氏に、2024年11月～2025年10月における管制方式基準の主な改正について講演をしていただきました。

今回は、① GADSS 導入に伴う改正 ② GLS 進入の正式運用 ③ 福岡空港増設滑走路供用開始に伴う改正 ④ SID/STARと速度の関係に関わる改正等、新たな技術開発による進入方式の紹介や定義の新設を含め、パイロットと管制官の相互理解を目的として具体例と注意点を明確に説明していただきました。



◆パネルディスカッション「高度に関する共通認識はありますか」

R/T MeetingやATSシンポジウムでは、「高度の運用」に関する様々な問題提起・議論・研究発表が行われてきましたが、パイロットと管制官の間に共通認識が浸透しているとは言えない事例が未だに発生しています。

高度に関する管制方式基準に規定されていない指示や、念のための本来不要な指示のために、パイロットと管制官の共通認識が形成されていない四つのテーマについてパネルディスカッションを行いました。



1. 特定距離／時間による高度制限の指示

管制方式基準に規定されていない「特定距離、特定時間、Abeam（フィックス）による通過高度（高度制限）」の指示に対するパイロットの対応、問題点を洗い出し、どのように指示すべきかを討議しました。

2. MEA未満の高度の指定

公示されている経路を飛行中の航空機に MEA 未満の高度の指定が行われているケースが後を絶たない現状に鑑み、管制方式基準に基づいた降下指示が発出されるように、パイロットと管制官の対応について共通認識を深めました。

3. 進入フィックスへの承認

管制方式基準には「STARにより進入フィックスまでの経路を承認する場合、高度の指定は必須」であることが明記されていますが、高度が指定されないことにより特定フィックスの通過高度（高度制限）の有効性が不明確になることを理解して、方式に基づいた指示の重要性を確認しました。

4. 進入許可と高度の指定

「公示されていない経路を飛行中の到着機に対し進入許可を発出する場合は、進入フィックスまで維持すべき高度の指示が必要である」とこと、「計器進入方式に定められた高度を遵守することにより管制間隔が設定される場合は、高度の指示は不要である」ことを区別して正しく理解し、念のための指示がパイロットの理解を複雑にしている現状を討議しました。

アンケートでは、高度の運用に関する共通認識が浸透していない背景と課題が抽出され、パイロットと管制官の共通認識の構築および責任分担の明確化のためには、ルールに基づいた管制指示が重要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、在京以外の方やステイ先から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。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20回(2025年度) 航空気象シンポジウム開催報告

航空気象委員会 大野 了司

2025年11月15日(土)、第20回航空気象シンポジウムが開催されました。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。雷に関する予報をいかに活用し、航空機への影響を最小化して安全な運航環境を築いていくか。今回もハイブリット開催として、会場講演をインターネットで同時配信したことで、会場に50名、WEBに96名と多くの参加者を迎え、ウェザー・キャスター澤 麻美さんの司会で、大変盛況なシンポジウムとなりました。



開会の挨拶

公益社団法人 日本航空機操縦士協会 副会長 大澤 一郎
気象庁総務部 国際・航空気象管理官 新保 明彦 様



講演1「気象庁が提供する新しい雷に関する情報について」

気象庁大気海洋部観測整備計画課 瀬尾 友也 様
業務課気象技術開発室 猪上 華子 様
予報課航空予報室 荻島 秀治 様

新たに導入された「発雷推定域」と「雷に関する飛行場気象情報」により、雷監視と予測の高度化が進められています。発雷推定域は二重偏波レーダーを用いて雷発生の可能性が高い領域を5分ごとに表示し、数分～数十分のリードタイムが確保されており、飛行場気象情報では2時間先まで10分間隔で予測を提供されています。これらの新しい雷に関する情報の技術的な解説や特性をもとに、被雷回避や地上作業の実施判断の解析に役立つポイントが詰まった内容でした。



講演2「航空機被雷危険性予測技術の研究開発—これまでとこれから」

大阪大学工学部工学研究科准教授 吉川 栄一 様

航空機の安全運航に大きな影響を及ぼす「被雷」。本講演では、JAXA・大阪大学などのグループが進めてきた被雷危険性予測技術の研究開発について紹介されました。運航現場での課題から生まれた本技術は、雷関連の観測データを解析し、危険領域を識別・表示する世界初の取り組みで、最近ではAIの導入による精度向上や、ナウキャスト・フォアキャストを用いた将来予測にも着手されているとご講演をいただきました。空港周辺における被雷危険性に関する詳細な情報を提供するタクティカルサポートの強化により、より安全な離着陸の実現が期待されています。



講演3「雷雲回避と航空路管制」

国土交通省東京航空交通管制部 田之上 優弥 様 秋葉 宗利 様

本講演では、航空機同士の衝突予防と交通流の維持を担う管制業務の概要、そして航空路における雷雲回避の具体的な方法（レーダー誘導やオフセットの指示など）や事例をご紹介いただきました。航空機への被雷を減らすため、東京航空管制部ではパイロットの要求を最大限尊重する一方、雷雲・被雷に関する管制官への知識付与を進める取り組みをされており、パイロットは具体的な理由（"Due to weather"ではなく"For avoiding Lightning strike"等）を付した回避要求をすることで、管制官との状況認識（SA）が共有され、被雷回避や安全性向上につながるCRMスキルの重要性に気づかされたご講演でした。



講演4「ANAにおける雷対策」

全日本空輸株式会社（ANA）OMCオペレーションマネジメント部 三浦 惇生 様

本講演では、ANAの運航における被雷実績と影響を分析し、航空機被雷の高度が季節を問わず0℃帯を中心に分布しているという知見を共有いただきました。また、自然雷のない雲域でも発生する誘発雷の危険性について具体的な事例を通じてご紹介いただき、ANAが導入している3D ARVI（3次元的に被雷危険域を表示できるアプリ）を用いた危険予測や、パイロットへのACARSアドバイスによる事前の注意喚起など、被雷対策のための取り組みや意識醸成の大切さをご講演いただきました。



一般社団法人日本女性航空協会のご紹介

「女性の活躍」と「空の安全」に向けて活動中です



理事長 浦松 香津子

再び「女性活躍の波」が来た!?

2024年5月に、日本女性航空協会の理事長に就任したとき、協会のPRをして認知度を上げなくては!と強い決意で臨みました。というのも、航空業界であってもその知名度があまりに低く、「そんな団体があったんですか!？」と聞かれるのは当たり前、「いまさら女性活躍でもないでしょ」とか言われて悔しい思いを理事になって30年間味わってきたからです。

しかし、なぜか昨年は再び「女性活躍の波?」が来たようで、たてつづけに講演会でお呼びがかかり、また執筆依頼も多く舞い込みました。なぜ、女性活躍の波が来たのか?それは思うに、深刻な少子化による人材不足なのではないかと思われます。

日本女性航空協会は、戦前の女性パイロットが中心となって航空再開後の1952年に設立した社団法人日本婦人航空協会が始まりです。戦前30名を超える女性パイロットが誕生しましたが、戦前は女性には職業パイロットの飛行免許が与えられず、戦況の悪化とともに飛行機を降りざるを得なくなりました。戦後、やっと翼を取り戻せると航空再開と同時に設立された女性と航空のための公益法人です。

さまざまなイベントを開催して女性活躍を応援

1990年に第3代及位(のぞき)ヤエ理事長のもと実施したJAPAの機長さんたちとの対談をよく覚えています。まだ女性エアラインパイロットが誕生していない時代。おじさん機長は、「女性の副操縦士はイメージできるけど、機長は想像できない」と言い放ち、私たちを悔しがらせました。当時小型機の教官をしていた私ともう一人の女性教官とで「今に見てなさい!私たちが女性機長に抵抗のないパイロットを育ててみましょう」と固く誓ったのでした。ご存じのとおり環境は大きく変わりましたね。

第4代北野蓉子理事長はANA初代客室乗務員。東京支店長代理を通じて政財界、文化人に人脈があり、日本中のVIPに北野ファンがいると噂されていました。普通では会えない著名人を呼びして卓話会、講演会の開催、機関紙取材や「空を愛する女性たちを励ます賞」の創設など、大きな貢献がありました。なかでもジャーナリストの櫻井よしこさんの講演会では、あの歯切れの良さで日本の航空行政への苦言を航空局の御偉方を前にしてお話いただき、胸がすっとしたものでした。



機関紙「空のワルツ」はイラストの表紙も好評です。

その「空を愛する女性たちを励ます賞」は、航空局と日本航空協会に後援をいただき、2025年11月14日に13回目を開催しました。テーマは「空港を支える女性たち」。航空業界と言えば航空会社のパイロット、CA、整備士がイメージされるのですが、縁の下の方たちである空港現場を支える女性たちを紹介したかったのです。受賞者は空港消防職員、グラハン女子、セキュリティスタッフ、空港案内スタッフ、そして航空局の職員。その企画を各社にもっていくと大変喜ばれました。人手不足の業界でもあるし、受賞は職場としても世の中に認められたようで誇らしいということで、私たちも嬉しくなりました。

15名の大学生を招待し総出席者数100名、宮澤康一航空局長にもご出席いただいた大規模な表彰式となりました。準備は大変でしたが今後も続けてまいります。

JAPA、日本航空技術協会、日本航空宇宙工業会との共催である「女性航空教室」は9回を数え、若い女子学生に対し、現役の操縦士、整備士、製造技術者の講師の方々が貴重な体験話を展開してくれます。講師



そらあい2025「空を愛する女性たちを励ます賞」

の皆さんは、とても元気よく「航空業界はとても働きやすい、いいところで、やりがいもあります!」と言っていただきますが、もともと高い意識があって参加された学生さんとはいえ、それでも多くの不安を抱えていることがアンケートにも表れています。今後も若い方たちに航空業界をアピールしていく必要があります。

JAPA航空安全講習会の講師を5年間実施して

私は2020年4月よりJAPAの安全講習会の講師を務めております。年7回程度、最近はオンラインが主になってきていますので、受講者の皆さまと対面でお会いすることが少なくなり大変残念です。とはいえ、アンケートを拝見すると、皆さま大変熱心に受講されているようで、嬉しく感じています。

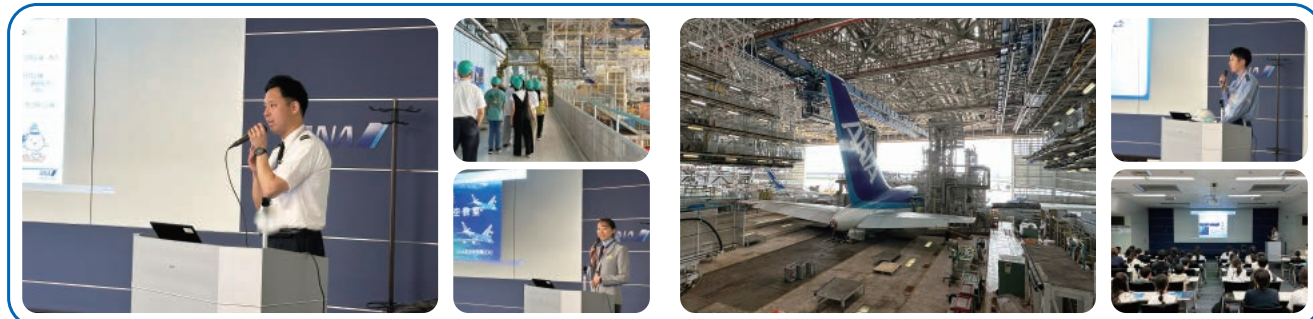
私の航空人生の始まりは大学の部活でのグライダーでした。そののち地元熊本で飛行機の自家用操縦士となり、小型機事業会社に就職して操縦教官を務め、44歳で航空局の航空従事者試験官、型式と定期運送用操縦士技能証明を取得してからは運航審査官を併任して、日本中のエアライン各社、小型機事業会社、飛行クラブ、加えて自衛隊の基礎訓練基地をぐるぐるめぐって試験、審査、監査をしてきました。日本のジェネアビ界には知見があると自負しています。

多くのプライベートパイロットはアメリカをはじめ海外でライセンスを取り日本の技能証明に切り替えてフライトを楽しんでいます。私も事業用、計器訓練やセーフティパイロットとしてたくさん同乗してきました。安全講習会講師として、プライベートパイロットがより安全に楽しく飛んでもらいたいと切に願っていますが、できることなら計器飛行証明を取り、日本の管制の成り立ち、日本の気象の複雑さへの理解を深め、より安全に飛んでほしいと願っています。

グライダーと小型飛行機の操縦教育をすることも多くあり、JAPAの安全講習会の講師としては、ヘンなことはできないと気を引き締め操縦桿を握りつつ、「女性の活躍」と「空の安全」に向けての活動という二刀流で今後しばらくは頑張る所存です。

Fly with us ～空の仕事ワークショップ～

6月7日 (東京 ANA Blue Hanger) 講演: ANA



6月28日 (北海道 新千歳空港)
講演: AIRDO / 新千歳空港事務所札幌分室



7月26日 (福岡 アクロス福岡)
講演: スターフライヤー / 福岡航空交通管制部



10月25日 (大阪 伊丹空港)
講演: J-AIR / JAL スカイ大阪 / 大阪空港事務所



11月29日 (名古屋 名城大学ナゴヤドーム前キャンパス)
講演: ANA ウイングス / ANA 中部 / 中部空港事務所



12月20日 (沖縄 琉球大学千原キャンパス)
講演: JTA / JAL スカイエアポート沖縄 / 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や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。



ご家族や
お友達同士で!

FTD (フライトシミュレーター) の 利用方法拡大について

体験搭乗の120分枠新設 & 複数人同時利用が可能になりました!

会員	利用料金 (税込)	使用時間
体験搭乗	6,600円	60分
	9,240円	90分
	12,540円	120分

【体験搭乗とは】操縦士ライセンスを持っていない方が、オペレーターの補助のもとで FTD 操作を体験することです。

一般	利用料金 (税込)	使用時間
体験搭乗	11,000円 (15歳以下) 6,600円 (24歳以下) 8,800円	60分
	15,400円 (15歳以下) 9,240円 (24歳以下) 12,320円	90分
	20,900円 (15歳以下) 13,200円 (24歳以下) 17,600円	120分

同時利用人数

体験搭乗
60分



体験搭乗
90分



体験搭乗
120分



【注意事項】

- ・小学3年生以上の方がご利用可能です。
- ・小学生が利用される場合は、保護者の同伴をお願いいたします。
- ・5名を越える人数でのご利用は、連続する2枠を予約した上で、備考欄にご利用時間と人数をご記入ください。利用料金は利用時間に応じた料金の加算額になります。
- ・年齢別利用料金について
操縦される方の料金が適用されます。
ただしグループ利用(複数人が操縦される場合)の場合は、操縦される最年長者の料金が適用されますので、ご了承ください。

【5名以上の利用例】

- ①120分+60分(最大8名) 料金: 120分料金+60分料金
- ②120分+90分(最大9名) 料金: 120分料金+90分料金
- ③120分+120分(最大10名) 料金: 120分料金+120分料金

※もちろんお一人での利用も可能です!

【模擬機種】

セスナ (単発)、バロン (双発)

利用時間枠
10:00~12:00
13:00~15:00
15:00~17:00
17:00~19:00



お申込み期間はWEBにて加入・内容変更手続き可能です
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

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 | : 2026年(令和8年)2月18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) | : 2026年(令和8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(2026年(令和8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日中途加入または変更 |

Q&A コーナー

Q1	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>（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</p> <p>（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>
Q2	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>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、地上職として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>お支払い例 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】 $350,000円 = 500,000円(支払基礎所得額) \times 70\%(所得喪失率 ※1 \times 2 \text{ 1-30万円} \div 100 \text{ 万円}) \times 100\%(約定給付率)$ </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。 $\text{割合} = 1 - \frac{\text{免責期間終了日の翌日から起算した各月における回復所得額}}{\text{免責期間が開始する直前の、上記期間に対応する各月における所得の額}}$ </p> <p>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>
Q3	就業障害が発生した場合、保険料の払込み免除となりますか？	<p>いいえ、保険料の払込み免除にはなりません。保険料の払い込みは必要になります。 保険料の支払いを行わないということは、長期型・短期型所得補償保険を脱退することになるため、復職した場合に長期型・短期型所得補償保険の補償を受けることができません。</p>
Q4	住所変更や改姓、航空会社が変わった場合の手続きは？	<p>株式会社JALUX保険サービスへご連絡ください。 ※JAPA事務局にも変更のお申し出をお願いいたします。</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

TEL: 050-3461-1052

(2025年11月承認) B25-201372

～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

中本 勝弘 様 (全日本空輸)

国土交通大臣表彰

辰野 午郎 様 (全日本空輸)

森 尚志 様 (全日本空輸)

廣田 佳昭 様 (全日本空輸)

松本 竜幸 様 (全日本空輸)

堤 淳 様 (全日本空輸)

高橋 慎 様 (エアロトヨタ)

安藤 尚敏 様 (エアロトヨタ)

※パイロットのみ掲載

東京航空局長表彰

鶴本 浩一郎 様 (エアロトヨタ)

下澤 哲男 様 (エアロトヨタ)

野々山 松彦 様 (エアロトヨタ)

大阪航空局長表彰

北原 龍一 様

(ダイヤモンドエアサービス)

日本航空協会 空の夢賞

前田 伸二 様

(エアロ・ジパング・プロジェクト)



10月2日 東京航空局長表彰式典



10月1日 大阪航空局長表彰式典



9月24日 日本航空協会表彰式

新任理事紹介

渡邊 幹太



この度、理事を拝命致しました渡邊幹太です。現在、BC 委員会において活動しております。所属であるレオナルド・ヘリコプターズ（航空機製造メーカー）においては、国内外における飛行訓練教官業務の他、安全推進活動等を行っております。

新米操縦士であった頃に、当時の所属会社から委員会活動に参画させていただいたことが、私の JAPA 活動の原点です。これらの場で、先輩操縦士の方々から安全運航等についての大切な考え方を多く教えていただきました。現在、私が行っている安全推進活動の源であり、その頃より、JAPA は変わらず私にとって大変貴重な存在であります。

航空機使用事業、官公庁、航空機製造メーカーと、多くの業態でヘリコプター運航・教育を経験させていただき、また現在は国内外の小型航空機の運航環境、制度等に加え、多くの操縦士と接する立場にあります。微力ながら、若き日よりいただいてきました御恩を、今後、理事として、少しでも JAPA 関係者にお返ししていきたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。



会員 福利厚生のご案内



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。

● オリックスレンタカー

中央予約センター 0120-89-0543

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

※レンタカー利用料金が改訂されました。(2024年12月2日以降)



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。



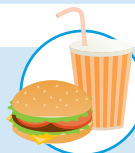
ショッピング

● 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 (羽田空港第1、第2、第3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 (割引対象 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。(対応は平日の日中帯、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>

**JAPA会員に
ご入会頂けますと
特典盛り沢山!**

- ★最新のAIM-Jのお届け(年2回)、パイロット手帳(希望者のみ)のお届け
 - ★電子書籍(オフラインでも利用可能です)
 - ★会員限定ロスオブライセンスの加入
(最長で68歳まで所得補償を継続して受けることができます)
 - ★JAPASHOP・フライトシミュレーター(FTD)・セミナーの会員割引 等
- ※一部特典は会員資格により適用されない場合があります。

たったの 30分で 脳ドック



脳の異常を早期発見に役立つ検査

スマート脳ドック

24,750 円(税込)

累計
受診者数
16.3 万人
達成*

こんな方におすすめです

人間ドックのように、丸1日時間をとるのが難しい方
発症事例の多い重大疾病を優先的にチェックしたい方

自分に合った費用で気になる検査を組み合わせ受診したい方
大切なご家族やパートナーの健康も一緒にケアしたい方

*2018年1月～2025年7月

スマート脳ドックの 4 つのポイント

最短30分で検査完了

ネットで予約。受付からお帰りまで30分で済むため、仕事や家事で忙しい方にもおすすめです。

継続しやすい価格

脳ドック1回の費用は24,750円(税込)。継続しやすい料金で、定期的な検査をサポートします。

ダブルチェックの実施

検査結果は2人の専門医がダブルチェック。万が一異常があった場合も、専門の医療機関へご紹介します。

豊富な検査メニュー

重大疾病の早期発見や健康維持のための様々な検査を同じ日にまとめて検査可能です。

ご予約はこちらから <https://smartdock.jp/>



J A P A の皆様へ特別優待のご案内

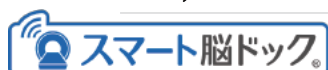


クーポン利用で

通常価格 ~~24,750~~ 円(税込)

特別価格 **23,650** 円(税込)

クーポンコード
japa1000



M Vision health セットクーポン利用で

通常価格 ~~32,450~~ 円(税込)

特別価格 **30,800** 円(税込)

クーポンコード
japa1500

いのちをつなぐ
おもいをつなぐ
社会をつなぐ



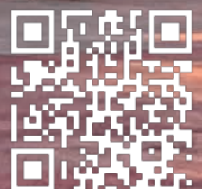
NAKANIHON AIR

中日本航空株式会社

〒480-0202 愛知県西春日井郡豊山町大字豊場字殿釜 2 番地 県営名古屋空港内

Tell:0568-28-2151

公式 HP はこちら



【お知らせ】2027年版PILOT HANDBOOK(手帳)配布申し込みについて

お申込み要領

現在会員ページにて配布お申込みを受付けております、2027年版PILOT HANDBOOK(手帳)を送付希望の方は2026年8月末までにお申し込みください。
配布を希望される方におかれましてはお早めにお申込みのほどお願い申し上げます。
尚、すでに2026年版をお申込みいただいている方におかれましてはご対応不要です。



住所などの会員情報更新のお願い

会員ページはこちら

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。



会費のクレジットカード決済

クレジットカードでの年会費のお支払いが可能です。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さまにおかれましては、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
RNAV講演会	2025年度第3回 2026年1月11日(日) / JAPA会議室(来場+オンライン)
小型航空機 セーフティセミナー	2026年2月5日(木)、6日(金) / 航空会館(来場+オンライン)
TEM / CRMセミナー	(SRMコース) 2026年3月(日程/会場調整中) / (来場+オンライン)
航空安全講習会	2026年3月1日(日)《東京》 / JAPA会議室(来場+オンライン)
春休みこども航空教室	2026年3月(日程調整中) / JAPA会議室

◆詳細はJAPAホームページ、メールマガジンでご案内致します。

入会のご案内

当協会は現在約6,400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

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

パイロット

Vol. 28
2026 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
JAPAホームページ URL <https://www.japa.or.jp/>
E-mail: japa@japa.or.jp

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