

◇————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会
メールマガジン Vol.141 2024/4/15
◇————◇

いつも JAPA メールマガジンをご愛読頂きありがとうございます。
今号は以下の内容でお送りいたします。

★————INDEX————★

- [1] 【三役コラム】「チームについて」
- [2] 【航空局】「R6.3.21 適用 航空保安業務処理規程第 5
管制業務処理規程の一部改正(移管情報の通報時期、レーダー移送関連他)
- [3] 【航空局】「R6.4.18 適用 航空保安業務処理規程第 5
管制業務処理規程の一部改正(北日本広域ターミナルの運用
開始、RNP1 に関する表記変更関連)」について
- [4] 【航空局】(通知) 航空法施行規則(航空身体検査証明
関連)の一部改正について
- [5] 【お知らせ】各書籍等の料金改定(値上)について
- [6] 【お知らせ】航空安全講習会 6/15 熊本開催 お申込み受付開始
- [7] 【うぇびーあい通信】「操縦室における気象情報の可視化」
- [8] 【VOICES FEEDBACK】
 - <①>夜間 RCLL などが U/S で着陸滑走中の管制指示にヒヤリ
 - <②>First Solo で…
- [9] 【お知らせ】JAPA E-Journal の公開
- [10] 【新発売】JAPA SHOP よりご案内
- [11] 【お知らせ】セミナー・イベント
- [12] 【ご案内】公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会について

- ★————
- [1] 【三役コラム】「チームについて」
会長 進 俊則
- ★————

会長の進です。

今回はチームについての話です。

昨今、様々な場でチーム、チームワークという言葉が耳にします。ラグビー日本代表が One Team! とスローガンを掲げて更に広がりました。航空機の運航に関しても良く使われます。パイロット間はもちろんのこと、整備士、客室乗務員、運航管理者との関係、もっと広く言えば管制官との関係もそうです。しかし、正しく認識されているでしょうか？よく似た言葉に、グループやグループワークがありますが、何が違うのでしょうか。

定義されたものがある訳ではありませんが、受ける印象も違います。私の考えですが、例えばグループワークは $1+1=2+\alpha$ の世界です。課題を進めるために複数で作業すると、一人で行うよりも効率が上がるなど。それに対して、チームワークでは 0 から 1 を産み出します。何か新しいもの、発見や発明、innovation の世界です。

流石にチームは集うメンバーの考え方も異なるでしょう。メンバー同士が同列で、有機的に絡み合い議論する必要があります。リーダーは両者存在しますが、リーダーの役割や考え方も異なります。リーダーは、交通整理をしながらもメンバーの一人として意見を出します。もちろん最終判断、決断はリーダーですが、議論の内容によって精通する人がリーダーシップを発揮する場合もあります。

何が正しいかであって、誰が言っているかではありません。そのためにも、自律思考のメンバーとコミュニケーション能力が求められます。指示されたことをやっていたら良い、ではチームの一員にはなれないでしょう。

One Team、いい言葉ですね。



[2] 【航空局】「R6.3.21 適用 航空保安業務処理規程第 5

管制業務処理規程の一部改正(移管情報の通報時期、レーダー移送関連他)



管制業務処理規程に関して、以下に係る改正を行いましたので通知いたします。

令和 6 年 3 月 1 3 日付 国空制第 5 4 3 号

適用日：令和 6 年 3 月 2 1 日

●移管情報の通報時期に係る規定の改正

管制部再編の進捗により、セクター構成によっては管制機関相互間で行われる航空機の移管情報の授受が管轄区域に入域する 15 分前までに通報することとする現行の要件では、航空機からの高度変更要求等があった場合の調整が高頻度で発生し、当該要求等に迅速に対応できないおそれがあることから、移管情報の通報時期の要件について、地域特性に応じ各管制機関間の合意により別途定めることができる改正を行う。

●レーダー移送に係る規定の改正

レーダー移送は、管制用システムの移送機能により実施することができるが、一部の情報については移送機能によらず管制機関相互間での口頭通報が必要とされている。現在、管制用システムの性能向上により、移送機能で通報できる情報が多様化していることから、移送機能で通報できる情報の要件について、地域特性に応じ各管制機関間の合意により別途定めることができる改正を行う。

●その他所要の改正

・航空機から悪気象に関する情報が通報されたとき、関係空域を飛行する他の航空機及び気象機関にその内容を通報するが、これに火山灰雲が含まれることを明記する。

・公示された待機経路で待機させる場合であって、入方向経路、出方向距離、旋回方向等を省略する場合は、AS PUBLISHED を明示する。

<https://www.japa.or.jp/8955>



[3] 【航空局】「R6.4.18 適用 航空保安業務処理規程第 5 管制業務処理規程の一部改正(北日本広域ターミナルの運用開始、RNP1 に関する表記変更関連)」について



航空保安業務処理規程に関して、以下に係る改正を行いましたので通知いたします。

令和 6 年 3 月 2 9 日付 国空制第 6 0 6 号

適用日：令和 6 年 4 月 1 8 日

・北日本広域ターミナルの運用開始に伴う改正

ターミナル空域統合計画に伴い、新たに日高進入管制区及び白神進入管制区が設定され、両進入管制区においてターミナル・レーダー管制業務が実施される。航空管制官が航空機をレーダー画面上で識別するため、航空機に対し 4 桁の数字からなる二次レーダーコードを指示するが、本二次レーダーコードのうち管制機関別に配分される特定コードについて、両進入管制区を担当する管制機関に割り当てる。また、北日本広域ターミナルの運用開始に伴い航空交通管制部の広域セクターで実施されている業務が不要となることから、広域セクターに関連する記述を削除する。

<https://www.japa.or.jp/9017>



[4] 【航空局】(通知) 航空法施行規則(航空身体検査証明関連)の一部改正について



航空局 安全部 安全政策課乗員政策室より、航空身体検査証明に関する航空法施行規則の一部改正を施行するとの通知を受けましたのでお知らせいたします。

令和6年3月29日付 国空安政第2965号

施行日：令和6年7月1日

●概要

自家用操縦士が、第二種航空身体検査証明ではなく、第一種航空身体検査証明の取得を希望する場合に、国及び指定航空身体検査医が第一種航空身体検査証明を行えるようにするための改正です。

改正内容には、航空身体検査証明申請書様式と航空身体検査証明書様式の変更を含みます。

<https://www.japa.or.jp/9031>

★

[5]【お知らせ】各書籍等の料金改定（値上）について

★

いつも JAPASHOP をご利用いただき、誠にありがとうございます。
います。

さて、SHOP にて取り扱っております各書籍等についてですが、昨今の原材料費等の高騰を受け、新版への改定以降、誠に不本意ではございますが、順次値上げさせて頂くこととなりました。

お客様におかれましては、ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

詳細は HP をご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/8989>

★

[6]【お知らせ】航空安全講習会 6/15 熊本開催 お申込み受付開始

★

当協会が開催する航空安全講習会は、航空局通達国空乗第20

77号に沿った内容を含み、また平成26年4月1日より本施行された「特定操縦技能審査制度」に対応しておりますので、受講された方は審査の一部免除が受けられます。

6月15日 熊本/オンライン開催

詳細・お申し込みはこちらをご参照ください。

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>



[7]【うえぎーあい通信】「操縦室における気象情報の可視化」



3月28日、気象影響防御技術コンソーシアムの発行する「うえぎーあい通信」に、「操縦室における気象情報の可視化への取り組み」という記事が掲載されました。株式会社エムティーアイが開発した「3D ARVI」へ新たに「IN FLIGHTモード」と呼ばれる新モードを実装し、2024年4月以降、ZIPAIR Tokyoにて実証試験を開始するという内容です。

JAPA 航空気象委員会では、2017年9月の航空気象委員会で株式会社エムティーアイ様からスマホアプリ3D雨雲ウォッチのご紹介を受け、雨雲の情報を3Dでビジュアルに直感的に見ることができるため、航空用アプリに利用してはどうかと提案させていただきました。その後、航空気象委員も個社においてユーザー視点から開発に関り、主に飛行計画の段階で使用するARVIと、EFBに対応した高速性を備え、3D技術を利用して立体的に雷雨域（悪天域）を回避する目的の3D ARVIが開発され数社で採用されています。その3D ARVIは機内でインターネット接続できるとその本領を発揮します！離陸から10時間以上、今まで予報とは程遠い気象状況の中をレーダーだけを頼りに降下・進入していた運航が一変します！実証実験の結果に期待しています。



[8] 【VOICES FEEDBACK】

<①>夜間 RCLL などが U/S で着陸滑走中の管制指示にヒヤリ

<②>First Solo で…



①夜間 RCLL などが U/S で着陸滑走中の管制指示にヒヤリ
夜 20 時過ぎ、混雑している伊丹空港へ進入していた。当時、
TWY W5 から W10 の TWCL U/S、RCLL U/S などが NOTAM
で通報されており、夜間進入着陸時の Threat となっていた。
RWY 32L 着陸後、減速操作や Reverse 操作などに注意を払
っていたところ、管制から“Expedite Vacate RWY via
W6 or 8…”の指示が来た。暗い中で視界の真横に過ぎる高
速離脱誘導路が W4 か W6 か咄嗟には判らず、一瞬動揺した。
前後に間隔の詰まった他機がいたので、このような指示が
来たのかもしれないが、不意に指示を受けヒヤリとした。

☞ VOICES コメント

管制官も、夜間に RCLL や TWCL が不在コンディション下で
、後続機との Separation を考慮に入れる場合、可能であれ
ば、Landing Clearance 発出時に離脱誘導路の指示をする
か、場所を指定せず“Expedite Vacate RWY”のみであれ
ば、パイロットにプレッシャーを与えずにすみますね。

②First Solo (その1) で…

First Solo 時、After Start Procedure と

Checklist を終え、カンパニー無線で担当教官に準備完了
報告をした後に TWR に Contact するように指示を受けた。
しかし、TWR に Contact することなく Ramp Out して
しまった。2 メートルほど前進したところでカンパニー無線
からの指摘があり、Taxi クリアランスをもらっていないこ
とに気付いたので、機体を停止させた。First Solo の日
あり、普段行っている Ramp Out 時の使用滑走路、誘導路、
QNH の再確認を失念していたことが今回の要因であると
思った。通常手順の重要性を改めて認識した。

(その2) First Solo Flight 時、After Start Checklist

を終え、また担当教官と運航管理室の間で無線調整が行われたことを確認して、担当教官に無線で Ramp Out することを伝えた。この段階で普段必ず行う TWR との交信を忘れてしまった。いつもと違うやり取りをしていたこともあり、この違いを意識しなかったことがエラーの発生の一因となってしまった。このようなときこそ、次に何をやるべきか整理してから行動に移すべきだと感じた。

☞ VOICES コメント

First Solo Flight で、緊張が高まってしまったことによりエラーを誘発したかもしれません。冷静さを保つためにも、普段から行っているプロシージャとチェックリストをしっかりと声出しして実施することも大切と考えます。



[9] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開



E-Journal を公開致しました。
ぜひご覧ください。

《運航技術委員会》

・【JAPA E-Journal 2023-020】

「あなたならどうする」

<https://www.japa.or.jp/e-journal>



[10] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

・区分航空図 508 東海・南関東・小笠原・硫黄島（第4版）

ご注文については以下 JAPA SHOP をご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/japa-shop>



[11] 【お知らせ】 セミナー・イベント



《RNAV 講演会》

4月20日 東京 / オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=2>

《航空安全講習会》

4月21日 埼玉 / オンライン開催

6月15日 熊本 / オンライン開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>

《Fly with us～空の仕事ワークショップ～》

5月18日 北海道開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=4>



[12] 【ご案内】 公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会について



JAPA では会員を募集しております。

ご入会いただけますと、AIM JAPAN の配布の他、団体割引を適用した、JAPA 団体保険（ロスオブライセンス）へのご加入も可能ですので、ぜひご検討ください。

詳細は以下ホームページよりご覧ください。

オンライン入会を導入いたしましたので JAPA ホームページからすぐに入会手続き可能です。

皆様のご入会を心よりお待ちしております。

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

★次回の配信は5月中旬を予定しております★

JAPA メールマガジンの配信先変更方法及び配信停止方法
については以下、ご参照の上、お手続きください。

<https://www.japa.or.jp/mail-magazine>

【発行】公益社団法人 日本航空機操縦士協会

電話 03-6809-2902

メール japa@japa.or.jp

ホームページ <https://www.japa.or.jp/>
