

# パイロット



2025 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」

## 2025 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 会費額改定のお知らせ / 事務局
- 10 航空教室を地方で行うことの意義 / 日本トランスオーシャン航空株式会社操縦士 金城 周作
- 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 / 航空気象委員会 大野 了司
- 16 Fly with us & Yes I can / エアライン委員長 大里 将之
- 17 電子書籍「JAPA Air Book」案内 / 広報・企画委員会
- 18 表彰報告・ご寄付のお願いについて / 事務局
- 19 福利厚生のご案内 / 事務局
- 20 JAPA 団体保険のご案内 / 事務局
- 21 介護保険ケアセレクト(広告)
- 22 ランディング道場 BE A PILOT 発売のご案内(広告)
- 23 法人賛助会員 会社紹介 / 事務局
- 24 JAPA 案内 / 事務局





今年もよろしくお願い致します。

NHK大河ドラマ「光る君へ」も終わりました。高校時代、あれほど嫌いだった古文の授業でしたが、この齢になり源氏物語を読んでみようかと思うのも不思議なもので、単なる吉高由里子さんへのファン心理かもしれません。

千年前の出来事を基に、脚本脚色で現代風にアレンジされ楽しむことができる。安全の世界にも通じるといって飛躍しすぎでしょうか。温故知新、少なくとも過去に学ぶ努力があって、現在そして未来があるのは事実です。過去事例は宝の山です。

スポーツの世界では、パリオリンピックで北口榛花選手の活躍と笑顔が印象的でしたが、何といってもMLB大谷翔平選手の活躍は異次元ともいえるものでした。

大谷選手といえばマンダラチャートが有名です。発想法のひとつですが、目標達成のための行動を具体化するツールとして使われています。高校時代にその手法で考え、実行し高い思いを成し遂げたことは、凄い人としか言いようがありません。先ずは、こうありたい、こうなりたいと、高い目標を強い思いで持つことが大切だと改めて感じました。すべての物語は、強い思いから始まります。

業務や品質管理でPDCA (Plan Do Check Act) サイクルが良く使われますが、状況や前提が変わらない場面に適した方法です。欠点として、最初のP (PLAN) が的外れであったり、変化する条件の中では対応が遅れる可能性があります。刻々と変化する状況ではOODAウーダ (Observe Orient Decide Act) ループが適していると言われていたのですが、それぞれの違いがありますので、どちらが優れているというものではありません。

OODA ループでは、先ずやってみようの世界でもあり失敗の確率も上がります。昔は try and error などと言われていましたが、今や try and learn です。

失敗に学び修正すれば良いのです。ソフトウェアもアジャイル開発という、最低限機能を早くリリースし、反応を見ながら全体仕様を柔軟に変更するのが主流だと聞いています。まさに try and learn の世界です。何れにせよ重要なのは、こうありたいという強い思いであるのは間違いありません。

航空では、CRM (Crew Resource Management) が昨年の羽田空港航空機衝突事故以来、再注目されています。チームとして機能するにはどうすれば良いのか。チームワーク、言うは易く行うは難しですが。

似て非なるものにグループワークがあります。これは  $1+1=2+\alpha$  の世界で、グループ作業により効率を上げます。片やチームは0から1を生み出します。そのためにはチーム全員が有機的に繋がり、意見を出し合い議論する風土が必要です。職位や立場は関係ありませんが、リーダーにはその資質が必要です。

リーダーシップは、臨機応変にメンバーにシェアされ、不同意は分析して解決、すべてのメンバーがアイデアに貢献します。リーダーはメンバーに目的を共有し、組織としての能力を最大限向上させる努力をします。

新幹線の清掃作業をご存知でしょう。東京駅などで到着後、7分間の新幹線劇場と言われていました。3Kと言われていた職場でしたが、大変化を遂げました。チームとして機能した例として、米ハーバード大学MBA取得コースでも教材として使われているそうです。キーワードは「仕事への誇り」、お互いの仕事を褒めて報告する現場からのエンジェルリポートは、年間10,000件もあるとか。これが改善や安全にも繋がっているのでしょうか。

メンバー全員が One Team になった例です。(興味のある方は書籍で)

航空界も見習って今年も安全を堅持しましょう。



# 年頭の辞

国土交通省 航空局

航空局長 平岡 成哲



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。

昨年は空の安全への信頼を揺るがせる大きな事故から始まりました。1月2日の夕刻、羽田空港において日本航空機が海上保安庁機にC滑走路で衝突し、日本航空機の乗員・乗客は無事脱出したものの、海上保安庁機の乗組員5名が亡くなる大変痛ましい事故が発生しました。改めてご遺族の方々にお悔やみを申し上げたいと思います。

事故については現在なお運輸安全委員会において引き続き調査中ですが、事故直後に立ち上げた「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」より昨年6月に公表された中間とりまとめに基づき、管制交信に係るヒューマンエラーの防止や滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化など5本柱からなる安全・安心対策を着実に実施し、空の安全への信頼を回復して参りたいと思います。

事故以外にも昨年初の能登半島地震のような自然災害や昨年10月の宮崎空港での不発弾爆発など、航空の安全に関わる事象は思いもよらないときに発生します。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、各人の任務は全て空の安全につながっていることを思い起こし、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。

空の安全への信頼の回復とともに、航空局にとって大きな課題となるのが、航空分野の持続可能な成長です。現在数字の上では国内線はほぼ回復していますが、今後国内では急速に人口減少が進むおそれが強く、中長期的にどのように公共交通機関としての国内線を維持していくのかを考えるべき時期に来ています。このためには航空各社の競争領域と協調領域の見直しが不可避だと思います。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・共同化の取り組みが必要となります。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。

一方で国際線は、各種予測においても世界の人口増や経済の拡大により今後も拡大を続けると予測されています。人口減少社会において増えゆく国際線需要を引き受けることは容易ではありません。既にグランドハンドリング、保安検査、構内バス、航空燃料供給などで厳しい状況に至っています。さらに今後は整備士や操縦士なども不足する事態も想定されます。現場の善意と努力のみに依存するシステムには持続性がありません。またこうした人手不足の問題を一気に解決する魔法の杖はありません。処遇や職場環境の抜本的改善、裾野の拡大、新たな技術の導入も含めた業務の大幅な効率化など、できることはすべて行うことが必要となります。

こうした国際・国内の両面にわたる努力は、脱炭素の取り組みや空港整備勘定の健全性の確保と併せて進めていく必要があります。航空行政も航空システム全体の持続可能性をどのように確保していくのかという視点に立って、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。

またその前提として、航空分野が常に国際競争にさらされており、「空」はつながっているという現実にしっかりと向き合う必要があります。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。前次長の大沼さんがICAO理事会議長に立候補している今、日本の航空局(JCAB)には各国の当局よりこれまで以上に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する必要があります。

技術の進歩に伴い、近年航空行政もドローン、空飛ぶクルマといった新しい技術への対応が求められています。こうした新しい技術が安全に運用されることを確保することは非常に重要なミッションです。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ながら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、ともしれば専門性の殻に閉じこもってしまうおそれがあり、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組織や職種を超えた取り組みが必要となります。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にするためにはどうすればよいかを常に考え、行動して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 秋田 未樹

あけましておめでとうございます。

昨年は元旦に能登半島地震、2日に羽田空港での航空機衝突事故が発生し、空の安全・航空の信頼回復を第一に取り組んだ1年でした。

本年も「ご安全に」という気持ちに些かも変わることなく、安全第一で業務に臨んでまいります。

昨年7月に航空ネットワーク部長を拝命し、念頭に置いたのは、観光立国の玄関としての航空、空港の役割をしっかりと果たすということです。

人口減少社会と言われる中、見えてくるのは微減・漸減の将来です。特に地域の方々がその想いを強く感じておられます。

インバウンドは今後の成長を牽引するキラーコンテンツの一つであり、訪日旅客が最初に利用し、日本を感じる場所である航空、空港には、これまで以上に地域の強い想いが託されるようになっていきます。

今年は、春より関西国際空港、福岡空港において発着容量が増大されます。4月13日からは大阪・関西万博も開催されます。ここまで尽力された先人達に想いを馳せ、Good startと言われるよう、気を抜かずに取り組みましょう。

2030年訪日旅客6,000万人達成に向けた最後のピースとなるのが、成田国際空港における滑走路新設等の更なる機能強化です。これからが正念場となります。

もちろんハードだけではありません。特に、グランドハンドリング、航空燃料、保安検査の分野は人手不足のなか、インバウンド急回復への対応で、関係の皆様にも多大な協力をいただきました。空港内では、本年より自動運転レベル4が本格導入されます。DXの力も借り、活性化、成長の機会を取りこぼすことのないよう、一步先を見て、皆様とともに進んでいきたいと考えています。

前向きな取り組みを述べましたが、気になる点があります。いくつか挙げると、国際線の好調ぶりを目にしますが、国内線の座席利用率も7割を超えており、第二四半期は8割近い利用率でした。にもかかわらず両者の収益に大きな差が生じています。

国内線の旅客総数は微増ですが、ビジネス客は2割以上減少していると聞かえます。新幹線の状況をJRの方に伺ったら、総数はほぼ同じ、ビジネス客は1割減とのこと。差が生じている理由について、精査する必要があります。

このほか、定時運航率がコロナ前より数ポイント低下していること、国内の乗用車保有台数は横ばいですが、駐車場不足が課題となっている空港が複数あることも挙げられます。

書きながら、改めてこれらに関連性があることを感じます。コロナを経た行動変容も踏まえた上で、持続可能な航空産業について知恵を出し合いたいと考えています。

持続可能と言えばSAFの導入促進も待たなしです。今年より国産SAFの本格製造が始まります。航空局でも地産地消の実証事業等を通じて環境整備を図るほか、GX経済移行債を活用した航空業界への支援についても取り組んでまいります。

最後に、去年いただいた嬉しいコメントは、羽田空港での内際乗継ぎが便利になったというものでした。約10年前、東京オリンピック・パラリンピック開催を迎え、

都心上空に係る新飛行経路と併せ、羽田は内際乗継ぎのハブにとの思いで国内線地区に国際線旅客ターミナルを拡張整備することにしました。

鳥取の方より羽田経由で韓国に出張に出かけている、というお話を伺ったときは、当時考えていた以上の利用がされていると驚きました。もちろん固定化回避に向けた努力は継続していかなければなりません、地図に残る仕事ができることは航空行政の醍醐味の一つです。次は何をと胸躍らせつつ仕事ができる1年にしたいとも考えており、本年も皆様よろしくお祈りします。

## 安全部長 北澤 歩

昨年は本当に様々なことがあったと思います。私自身は航空局での仕事も相当長くなりましたが、これまでの経験でも中々なかった1年であったと思います。そうした中で、運航の安全確保のための業務に着実に取り組んでいただいた皆様に感謝を申し上げたいと思います。

昨年を改めて振り返ってみると、可能な限り起こりうる事態を想定し備える、それでも何かが起こった事態にも対応を行えるよう考えていくことが重要である、ということ強く感じた年でもありました。考えていくためには時間等が必要となるのですが、最近では技術革新も急速であり、かつ、以前にも増してスピードが求められている中で、こうした時間等を生み出すことは以前にも増して難しくなっているとも感じています。しかしながら、あきらめることなく、そうした形に近づけていくよう取り組むことは重要であり、そのためには、安全確保のための基準やその具体的な実施方法についても、「変化を図る」ということで時間等を生み出し、より必要などころに使うということも必要ではないかと考えています。

場合によっては変化を躊躇するということもあるかもしれませんが、環境が変化してその必要性がなくなってきている、または、別の方法で本来の目的を達することができるようになっていく、あるいは、その必要性が相当程度下がっている、といったことがあるにもかかわらず、以前と同じようなやり方を続けていないか、そのために時間等を使っていないかと常に考えていくことが重要であると考えています。場合によっては、既存の手法では現在や将来の状況に対応できず、新たな手法の設定や、既存の手法を強化しなければならない場合もあり、ここでも時間等が必要となることもあるかもしれません。

また、変化の必要性を感じた場合には、そのことを周りの人に伝え、周りの人と一緒に改善策を考えていくことも重要であると思っています。一人でできることは限られていますし、それぞれの個人には得手不得手もありますので、協力して物事に当たっていくことが不可欠であると考えています。さらに、改善策を考え、実行していく際には、常に本来の目標を考えるということが重要であるとも考えています。自分の経験上でもそうですが、既存のものからの発想のみで考えることや、手段が目的化することで本来の目的から逸れてしまう、ということもあり得ます。

本年は巳年ですが、「ヘビ」は脱皮をすることから、巳年は変化と再生の年という説もあるようです。より一層の安全確保に向けて、変化をおそれず皆さんと一緒に



取り組んでいきたいと考えています。本年もよろしくお願ひします。

## 交通管制部長 石崎 憲寛

昨年1月2日に日本航空機と海上保安庁機が羽田空港のC滑走路路上において衝突し、海上保安庁機の乗員5名がお亡くなりになり、日本航空機の乗員・乗客379名は全員脱出したものの17名が負傷等を負う事故の発生から1年となります。昨年は、二度とこうした悲惨な事故が起らないよう安全確保に取り組んだ1年でした。現在、運輸安全委員会の最終的な報告に向けた調査が行われているところですが、航空局では滑走路路上における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者及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昨年1月12日に設置し、合計7回にわたり幅広く精力的に議論を重ね、昨年6月に中間取りまとめを行いました。今後、運輸安全委員会の最終報告等も踏まえ、必要に応じて更なる安全・安心対策についての検討を行うこととなりますが、現在は、中間取りまとめで提言された対策について全力かつ着実に取り組んでいるところです。具体的には、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化として、管制塔で管制官が使用する管制機器に具備された注意喚起システム（滑走路占有監視支援機能）のアラート機能を強化しています。また、管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯（RWSL：Runway Status Lights）を主要空港の対象滑走路に導入することとし、一部は工事に着手しています。また、管制官の増員等により、業務実施体制の強化・拡充にも取り組んでいるところです。

今年も、引き続き、こうした取組を着実に進め、安全の確保を図ってまいります。

安全対策を進める一方で、今年は、これまでの取組について、花が咲き果実を実らせる年でもあります。

まず、空域の上下分離については、将来の交通需要に対応するため、管制処理容量の拡大をめざして取り組んでおり、今年3月に東京航空交通管制部の一部セクターを福岡航空交通管制部へ移管することで、構想から約10年、具体的には令和2年10月から始めた空域再編は、上下が完全に分離され完成します。

また、将来の航空交通量増大への対応や定時性・運航効率の向上、地球温暖化対策等、2025年に向けた世界共通の課題に対応するため、平成22年に将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）を策定し、産学官が一体となって取組を進めております。現在、目標年次を2040年とする新たなCARATSについて有識者等の関係の方々との精力的な議論を進めているところであり、3月頃までには、ロードマップもあわせて策定します。

さらに、今年2月からは、約4年にわたる準備を経て、航空関係者が運航情報、気象情報等の必要な情報を共有することができる情報共有基盤（SWIM：System-Wide Information Management）の運用が始まります。情報フォーマットをXMLで共通化することにより、大量のデータを高速処理することが可能となります。航空会社や空港会社等の方々から空港の運用状況、気象状況、

空域の混雑予測等の情報を一目で確認できるようになり、運航者は運航に必要な情報を一括参照し、飛行計画を作成・提出することが可能となります。

この他にも、3月には、関西では新経路の運用が始まり、また、福岡空港では新滑走路が供用されます。

いずれも関係する多くの方々のご尽力のおかげであり、対応に向けてしっかりと準備していきたいと思っています。

航空保安業務は、高度な機器・システムを駆使した専門性の高い業務です。しかし、一方で、その根幹を支えるものは人であって、航空保安業務に従事する人の航空機の安全運航を支えようという気持ちで成り立っているものと思っています。今年も、関係する皆様と一緒に、航空機の安全運航をしっかりと支えるとともに、増大する航空需要への対応など様々な課題への対応を進めてまいりますので、どうぞ、よろしくお願ひいたします。

## 大臣官房審議官 中山 理映子

コロナ後の水際措置緩和から約2年を経て、国際航空便は100%かそれを超えるまでに回復してきました。最近も、成田、羽田、関空の各空港を利用する機会がありました。しかし、内情を見てみると、コロナ前と比べて外国人旅客が大幅に増加しているのに対し、日本人旅客の回復は道半ばです。円安傾向により日本人にとって海外旅行が割高になったという切実な事情はあるものの、これが人口減少フェーズに入る今後の日本の姿となるのかもしれませんが。

一方、外に目を転じると、日本は世界的にも有望な国際航空市場に囲まれています。国際民間航空機関（ICAO）は、2050年までに世界の航空旅客は現在の2.7倍にあたる12.4億人まで増加すると予測しています。中でもアジア太平洋地域は成長著しく、20年後には世界の航空旅客のほぼ半分がこの地域から発着することになるとIATAは予測しています。日本人による日本人（だけ）のための航空インフラ・サービスから、海外の人（にも）使ってもらい、選ばれる航空インフラ・サービスを目指し、海外の需要を取り込み、海外の目を入れることで、より発展の余地が生まれてくるのではないのでしょうか。

そして、今年も、我々航空当局自身も、世界の航空の発展のためにどのような役割を果たし、貢献していくべきかが問われる年となっています。本年7月には、宮城県仙台市において、第60回アジア太平洋航空局長会議（DGCA）が開催され、同地域の航空当局幹部が一同に会し、航空安全、環境等多方面にわたり議論を展開します。この会議の日本開催は実に16年ぶりとなります。秋には、ICAO理事国議長選挙と、我が国より大沼俊之氏を候補者として擁立している理事会議長選挙が控えています。

ICAOは、先般「戦略的計画（Strategic Plan）」を作成・公表し、航空の安全性、効率性、持続可能性に係る目標を掲げた上で、それをどの国も取り残されない形で実現していくことの重要性を述べています。我々航空当局には、ICAOにおける基準策定に参画し、それを自国内で確実に実施していくことが求められていますが、それを実施する能力・資源に乏しく、航空の安全性確保等に不安を抱える国も少なくありません。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。このような支援を行う中で自らの有様も振り返り、共に発展していくような好循環を生み出していければと思っています。皆様のご協力を賜れば幸いです。

## 大臣官房技術審議官 魚谷 憲

1月1日付けで大臣官房技術審議官（緊急時航空運用本部長）を拝命しました魚谷 憲（うおたに さとし）です。年頭の辞ではありますが、この場をお借りして簡単に自己紹介させていただきます。

航空行政に携わるのは、今回で4回目になります。1回目は、平成5年4月、運輸省に入省し最初に配属された関西国際空港課です。平成8年3月までの3年間、係員、係長として関空の開港、2期事業の新規着工要求等に携わりました。2回目は、平成17年9月～平成19年8月、計画課課長補佐（総括）として、新北九州空港・神戸空港の開港等、一般空港にかかる業務に携わりました。3回目は、平成30年7月～令和2年3月、大阪航空局空港部長として、台風21号による関空被災への対応、那覇空港第二滑走路の供用等に携わりました。以来約5年ぶりに航空行政に携わることとなります。この間、新型コロナウイルス感染症拡大、DXの進展等を踏まえ、航空行政も大きく変化していることかと思いますが、よろしくお願いいたします。

さて、昨年は、1) 能登半島地震などの自然災害、2) 羽田空港航空機衝突事故、3) 宮崎空港における不発弾爆発事案など、空の安全への信頼を揺るがしかねない事案が数多く発生したことかと思えます。ご対応頂いた職員・関係者の皆様におかれてはお疲れ様でした。緊急時航空運用本部としては、関係機関・部局と連携して事案対処能力の向上に努め、空の安全への信頼向上に向けた取組を着実に進めて参りたいと思います。

航空機事故・ハイジャック対策としては、首相官邸をはじめとする関係省庁や各空港の現場、安全部、交通管制部と連携しながら、事案発生時の対応体制の強化を進めて参ります。

自然災害対策としては、国の代行による能登空港の本格復旧を早急に進めるとともに、被災空港に対する国の支援強化策の検討、TEC－FORCEの充実等を図って参ります。また、能登空港で滑走路被災により民間航空機の運航が約1ヶ月休止したことを踏まえ、令和6年度補正予算を活用し空港の耐震性の向上を進めて参ります。更に、昨年新たに改訂した空港の事業継続計画（A2－BCP）ガイドラインを活用して各空港の状況に応じた災害発生時のソフト対策をより一層充実するとともに、南海トラフ等の大規模地震発生時を想定した空港間連携の強化についても検討を進めて参ります。

不発弾対策としては、過去に空襲を受け不発弾が発見されている空港について、令和6年度補正予算などを活用して磁気探査を実施します。

担い手不足対策としては、引き続き空港内車両の自動運転技術の開発を推進し、本年中に空港内におけるレベル4運転（特定条件下における完全自動運転）を目指し

ます。また、バゲージ・ハンドリング・システムの効率化・省力化についても関係省庁と連携し利用者のご意見を踏まえつつ技術開発に取り組んで参ります。

空の移動革命を推進するため、空飛ぶクルマの実用化に向け、機体の開発状況と歩調を合わせ、離発着場（パーティポート）の整備に向けた検討を進めていく必要があると考えています。

空港機能の適切な維持や機能強化を安定的に図っていくため、夜間作業が一般的である空港における維持・整備作業の環境改善にも、関係者のご意見を伺いながら取り組んで参ります。

以上、課題山積みですが、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 蔵持 京治

あけましておめでとうございます。次長の蔵持です。

昨年は様々なことが起きた1年となりました。能登地震や羽田空港の事故など、年明けから大変な状況となりましたが、一年間、航空局の皆様と一緒に仕事をしてきて、本省から現場に至るまで、本当に航空の安全と安心にしっかりと取り組んでいただいていることに何度も救われました。改めて心より感謝申し上げます。

この1年で感じたことは、様々なところに新型コロナウイルス感染症流行の影響が重く残っており、まずはこれを克服することが航空産業界はもちろんですが、航空行政にも強く求められるということです。

これは、単にそれぞれがそれぞれの持ち場で与えられた仕事をこなしていればよいということでは解決しません。

地方を中心に人口は徐々に減っていく。生産年齢人口も減っていく中で人手不足が様々なところでより深刻になる。中東やウクライナの状況はなかなか好転せず、東アジア情勢も緊張した状況が続く。他方でインバウンド旅行者は増えていく。航空会社も空港会社も、コロナ禍の中で負債が急激に増加し、経営を圧迫している。将来の航空ネットワーク、航空産業、航空局の姿がどうなるかがより不透明になっています。

だからこそ、将来のあるべき姿（ゴール）を見据えて何をすべきかを考え、今、我々がしなければならぬことを着実にを行うようにすることが必要不可欠だと思います。今年は様々な取組が進むことになるとと思いますが、次長として皆さまの動きをしっかりと支えたいと思います。

また、私個人の業務としては、航空局内の管理職のマネジメント力強化に取り組んでいきたいと思っています。

持続可能な組織の運営のためには、管理職のマネジメント力の向上が必要不可欠です。昨年も少しずつ取組を進めてきましたが、今年はさらに加速して局全体の取組にしていこうと思っています。

航空局の皆さまが「この職場を選んでよかった」と思えるような職場にするために、私としてできることを一つずつ着実に取り組んで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。

2025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



向春の候、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。新年よりJAPAも活発に活動を開始しています。本年も会員の皆さまと共に、航空の発展に寄与していく所存です。

羽田空港航空機衝突事故が発生してから一年余が経過しました。JAPAも羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会に関係団体として参加し、現場の意見も収集しつつパイロットの見地から意見を発信しています。昨年の6月に中間取りまとめが発表され、それに従って滑走路誤進入対策に関する諸々の施策が実施されつつあります。この号が発行される頃には、運輸安全委員会から中間報告が発表されていると思います。それを受け最終答申に向かって羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会も12月から再開しています。JAPAも滑走路誤進入対策のひとつとして航空局、管制協会と協力して管制交信に係るヒューマンエラー防止策のひとつである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）をパイロットと管制官へ普及させるべく活動しています。またCRMを広く普及させる検討会にも参加していきます。

今後も官公庁、関係諸団体と協力し外部委員会への参加、シンポジウム、セミナー、講習会、発行書籍などを通して、航空の安全文化の普及と啓発並びに安全対策を積極的に実施していきます。

現在、パイロットのみならず整備士、グラウンドスタッフなど航空関係の就労者の不足が深刻化しています。官公庁、諸団体、航空会社などと協力しイベントなどを通して若い人たちへ航空の魅力を伝えたり各職種の仕事の内容を紹介したりして航空の裾野拡大を図っていきます。

ときに、JAPA Air Book（電子書籍）がスタートして約1年が経ちました。JAPAホームページからのみならずタブレットなどでもアプリ(Poste)を通して発行書籍が閲覧できます。アプリではオフラインでも閲覧でき、ご好評をいただいています。まだ利用されていない会員の方は、この機会に是非にご利用ください。ご利用の仕方は、今号の電子書籍「JAPA Air Book」案内をご参照ください。最近、会員の方へのAIM-Jの配送が、昨今の物流情勢の影響を受け遅れる場合がございます。その場合は恐縮ではございますが、電子書籍で有効日以前から閲覧いただけますので、そちらのご利用をお願いいたします。

最後に当協会では、一昨年より収支改善施策を実施し財務の健全化を目指してきました。今年度は、「児童や青少年の操縦体験」や「ライセンスの方への技量習熟支援」、「パイロットを目指す方への体験搭乗」を実施しているFTDの施設存続をご支援頂きたくクラウドファンディングを実施し、多くの支援金を頂戴しました。今年も5月に再度、同趣旨で実施しますのでご賛同される方は是非、ご支援を受け賜りたく存じます。ならびに今年度より終身会員制度を変更し、資格要件を満60歳以上から満65歳以上に引き上げて会費収入の増収を図りました。更なる収支改善のためにパイロット誌2024Summer号(電子書籍のみ)でお知らせした通り、来年度から会費額を改定します。新しい会費額などについては、次ページでご案内しています。会員の皆さまにはご負担をかけ申し訳ありませんが、JAPAがこれからも航空界へ貢献できるよう、変わらぬご支援ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。そして会員の皆さまのますますのご発展を心より祈念しております。



# 会費額改定のお知らせ

6月21日の第59回通常総会にて、会費額改定に伴う会員規程の一部変更が議決され、2025年4月1日より、会費額が下記の通り変更されます。会費額改定により会員の皆さまには、ご負担をかける事になり、お詫びを申し上げます。JAPAが健全な財務体質を維持し公益法人として航空界へ貢献し、また後輩たちの育成のためにも、ご理解を頂きご協力を賜りますようお願い致します。尚、会費額改定に伴う会員ご自身の手続きはありません。

## 1. 変更時期

2025年4月1日

## 2. 変更内容

### (1) 正会員及び個人賛助会員 Aの会費

協会運営費として年額20,400円とする。4月に一括納付の場合は年額20,000円とする。入会初年度に限り、下記の通り入会時期に応じた会費額とする。(給与控除の場合は月額1,700円)

入会月	年度(4月～3月)における年額
4月	20,400円
5月	18,700円
6月	17,000円
7月	15,300円
8月	13,600円
9月	11,900円
10月	10,200円
11月	8,500円
12月	6,800円
1月	5,100円
2月	3,400円
3月	1,700円

注) 4月に一括納付の場合は年額20,000円とする。

### (2) 準会員の会費

協会運営費として年額10,200円とする。4月に一括納付の場合は年額10,000円とする。入会初年度に限り、下記の通り入会時期に応じた会費額とする。(給与控除の場合は月額850円)

入会月	年度(4月～3月)における年額
4月	10,200円
5月	9,350円
6月	8,500円
7月	7,650円
8月	6,800円
9月	5,950円
10月	5,100円
11月	4,250円
12月	3,400円
1月	2,550円
2月	1,700円
3月	850円

注) 4月に一括納付の場合は年額10,000円とする。

### (3) 個人賛助会員 Bの会費

協会運営費として年額7,200円とする。4月に一括納付の場合は年額7,000円とする。入会初年度に限り、下記の通り入会時期に応じた会費額とする。(給与控除の場合は月額600円)

入会月	年度(4月～3月)における年額
4月	7,200円
5月	6,600円
6月	6,000円
7月	5,400円
8月	4,800円
9月	4,200円
10月	3,600円
11月	3,000円
12月	2,400円
1月	1,800円
2月	1,200円
3月	600円

注) 4月に一括納付の場合は年額7,000円とする。

# 航空教室を地方で行うことの意義

日本トランスオーシャン航空株式会社(JTA) 操縦士 金城 周作

航空教室を地方で行うことには、大きな意義があります。地方に住む学生にとって、航空業界に関する情報は非常に限られており、興味があっても職業として現実的に考える機会が少ないのが現状です。航空教室は、そんな地方の子どもたちにとって、貴重な情報に触れる機会となる重要な取り組みです。

私は大学3年生のときに行われた「Yes I Can 航空教室」に参加しましたが、それが自分自身にとって一つの転機となりました。このようなイベントに参加したことが、自分の未来を切り開く第一歩だったのです。私の航空への興味は中学生の頃から始まっていましたが、具体的に職業としてパイロットを目指すという考えはありませんでした。そのきっかけを与えてくれたのが、私の母が見つつけてくれた小さな枠の新聞記事です。那覇空港で開催される「Yes I Can 航空教室」の記事を見て、参加することに決めました。

航空教室の会場に着いたとき、周囲は小学生や中学生ばかりで、大学生は私を含めてたったの3人ほどでした。まるで「アウェイ」のような感覚で、来るところを間違えたかなと少し不安もありました。しかし、その後のパイロットの方々とのコミュニケーションを通じて、航空業界がぐっと身近に感じられるようになりました。それは私にとって大きな励みであり、実際にパイロットを目指すという決意を固める瞬間でもありました。



航空大学校時代

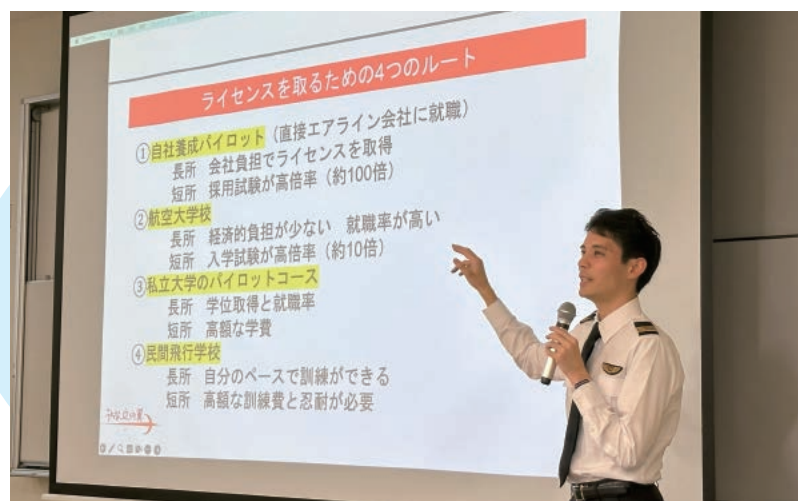


参加者とのグループディスカッション

その後、大学院を経て航空大学校に入学し、2022年には日本トランスオーシャン航空株式会社に入社しました。現在は副操縦士として勤務しています。そして、2024年の「Fly with us ～ OKA(沖縄)」に参加する機会が巡ってきました。このお知らせを会社経由で受け取ったとき、かつて自分が受けた恩を返したいと思い、志願して参加しました。

教室では50人近くの前で話すことになり、正直なところ緊張しました。しかし、過去の自分を思い出しながら、具体的にどのようにパイロットになることができるかを自分なりに伝えました。その場には、以前に「Yes I Can 航空教室」でお世話になった沖縄支部長の三浦雄児理事もいらっやって、再会できたことは本当に感慨深かったです。

このようなイベントを通じて、地方の学生たちに少しでも航空業界を身近に感じてもらい、自分の将来像を具体的に考えるきっかけになればと願っています。当時の自分もそうだったように、何かの縁や一つの出会いが人生を変えることがあります。私自身、あのとき航空教室に参加したことで、ここまで来ることができたのだと強く感じています。感謝の気持ちを持ちながら、これからも地方での航空教室に積極的に参加し、未来のパイロットたちの夢を後押ししていきたいと思っています。



パイロットのお仕事紹介



Fly with us 沖縄 (琉球大学) の様子

皆様にイベント内容を、より分かりやすくお伝えするため、2021年4月より「Yes I Can 航空教室」から、「Fly with us～空の仕事ワークショップ～」へイベント名称を変更しました。



# 第46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



2024年10月19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47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。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なり、今年も200名の方から事前申し込みがありました。当日のレジメと動画は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。国内空域再編の進捗、2025年3月から始まる新経路の運用による関西空港の機能強化、新滑走路の供用開始による福岡空港の機能強化、衛星を利用した進入方式の運用、安全性評価、航空管制官の教育・訓練実施体制、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会で検討された中間取りまとめの概要まで、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「管制方式基準の改正」



国土交通省航空局交通管制部管制課調査官の長谷川容子氏に管制方式基準改正(2024年6月13日適用)について講演をしていただきました。今回は、①洋上管制区における管制業務の福岡ACCへの移管 ②洋上管制区における横間隔12NMの新設 ③オフセットおよび横方向への逸脱許可の新設に関して、改正概要、背景、用語の解説、導入理由、適用範囲と悪気象空域の回避を目的としたパイロットの要求と管制官の対応に関して、これまでに寄せられた質問と回答から具体例と注意点を明確に説明していただき、参加者のアンケートでも好評でした。

## ◆研究発表「Review of ATC Communication」 ～滑走路誤進入防止のためにできること～

JAPA ホームページで公開されている現行の「ATC コミュニケーションハンドブック」は、2007年から2009年にかけて発生した滑走路誤進入と滑走路上で発生したインシデントを、JAPA ATS委員会とATCA-J技術委員会が航空局と全面的にタイアップしてATC コミュニケーションに特化して解析し、「滑走路誤進入が発生するメカニズム」とインシデントを防止するために欠かせない「パイロットと管制官自身による具体的な方策」をパイロットと管制官の共通の認識を構築する一助としてまとめられ2011年3月に発行されました。



ハンドブックを映像化した共通視聴覚教材DVD「滑走路誤進入を防止するためのATCコミュニケーションのあり方」は、2024年12月7日現在、再生回数が12,000回を越え、これらはATCに関する不具合事象の再発防止のために活用されています。

今年の第46回ATSシンポジウムでは、ATCコミュニケーションハンドブック発行以来13年が経過することから、「ATC コミュニケーションエラーを防ぐための取り組み」をReview of ATC Communicationと題して、以下の内容が研究発表されました。

- ① ATSシンポジウムでのこれまでの取り組み
- ② 2008年から2018年までの再発防止対策としての管制方式基準改正
- ③ ATCコミュニケーションハンドブック
- ④ AIM-J 291項【ATC Communication Loop】の新設
- ⑤ ATCコミュニケーションループの映像紹介
- ⑥ 2019年から2023年に発生したコミュニケーションエラーの事例紹介と背景の考察

アンケートではATCコミュニケーションエラーを防止するために、今回のような定期的なレビューは大変有益である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。2024年12月に557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](mailto:japa@japa.or.jp)あるいは[kenshubu@atcaj.or.jp](mailto:kenshubu@atcaj.or.jp)宛にご連絡ください。**

# 第19回(2024年度) 航空気象シンポジウム開催報告 ～乱気流事故を防ぐために～

航空気象委員会 大野 了司

2024年11月16日(土)、第19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。

今回は航空会館ビジネスフォーラムを会場としインターネットで生配信する形が取られました。参加者は会場に59名、オンラインに78名(計137名)となり、今回も大変盛況なシンポジウムとなりました。

今回のテーマは「乱気流事故を防ぐために」。運輸安全委員会は2014年以降の10年間で28件の航空事故を調査していますが、その7割にあたる20件は乱気流による負傷事故です。航空事故の総数は減る傾向にある中、乱気流による負傷事故は逆にわずかながらも増加傾向となっています。もし乱気流による負傷事故を無くすことができれば、大型機の航空事故は3分の1にまで減らすことができるのです。



## ○第19回航空気象シンポジウムプログラム

1. 開会の挨拶
2. 講演
  - ・乱気流の発生メカニズムについて
  - ・空域予報班の業務紹介と国内悪天予想図の作成方法について
  - ・JAXAにおける乱気流対策に向けた技術開発について
  - ・PIREP<sup>\*1</sup>の現状(現在のPIREPの現状と今後の新技術への取り組み)

\*1 PIREP (パイロットレポート: 操縦士報告)



## ○開会の挨拶

公益社団法人 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 山腰 裕一 氏



## 講演1 「乱気流の発生メカニズムについて」

気象庁情報基盤部数値予報課 予報官 工藤 淳 氏

航空機の運航に影響を与える乱気流についてご講演をいただきました。乱気流の定義、そしてその要因として、ケルビン・ヘルムホルツ波、山岳波、対流雲、中層雲底乱気流(ベナール対流)、トランスバースバンドなどが挙げられ、それぞれの特徴や発生条件、事例解析をご説明いただき、乱気流という観点から気象解析をするポイントが詰まった内容でした。



## 講演2 「空域予報班の業務紹介と国内悪天予想図の作成方法について」

気象庁大気海洋部予報課 航空予報室空域予報班 空域予報班長 原 基 氏

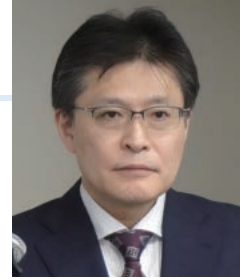
空域予報班の現業作業について、乱気流を発生させる要因とその場所、予報や監視ポイントを乱気流発生の概念からご説明いただき、それらを踏まえた上でいかに空域予報作業を行い、また実際に実況・予測資料としてのプロダクト、SIGMET\*2やFBJP\*3、ABJP\*4などを作成しているかご講演をいただきました。

\*2 SIGMET (Significant meteorological information)

航空機の運航に重大な影響を与える悪天候の情報

\*3 FBJP (国内悪天予想図) : Forecast significant wx Japan

\*4 ABJP (国内悪天解析図) : Analysis significant wx Japan



## 講演3 「JAXAにおける乱気流対策に向けた技術開発について」

宇宙航空研究開発機構 航空技術部門 航空安全イノベーションハブ  
気象影響防御技術チーム長 濱田 吉郎 氏

JAXAの乱気流対策技術開発に関する取り組みをご紹介いただきました。乱気流検知技術や予測モデルの改良、飛行中のリスク軽減を目指す先進的な技術開発をご講演いただき、特に乱気流の影響の低減策として突風応答軽減制御は、機内での負傷事故を防ぐ上でも非常に有意義であり実用化が待ち遠しい内容でした。



## 講演4 「PIREPの現状」(現在のPIREPの現状と今後の新技術への取り組み)

日本航空 オペレーション安全・品質部オペレーションサポート運用グループ  
マネージャー 本間 史也 氏

航空機運航中の乱気流や天候に関するPIREPの現状をご紹介いただきました。現況が空域予報よりも強い鉛直シアにより発生した機内負傷事事故例から、PIREPの収集や共有が安全運航に果たす役割や課題点、改善に向けた取り組み、そして今後EDR\*5展開後の展望などをご説明いただきました。また、機内Wi-Fi環境があればiPadからPIREPを自動送信・表示できるシステムもトライアルが始まっていることを伺いました。

\*5 EDR (Endpoint Detection and Response)

コンピューターシステムのエンドポイントにおいて脅威を継続的に監視して対応するサイバーセキュリティ技術

引き続き隣室で行われた懇親会にも39名の方が残り、パイロット、管制官、ディスパッチャー、気象関係者など、航空気象に関わる幅広い職種の方が集い、語り合うことができました。今回は学生や若い研究者の方々が多く参加されており、「実際に飛んでいる、飛ばしている人たちの声が聴きたい」と語っていたのが印象的で、「交流の促進と意見交換のできる機会を提供する」という対面型のシンポジウムの目的を再認識いたしました。

自然にはパイロットもディスパ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、気象情報を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により、安全で快適な空を作り上げ、お客さまが「今日は飛行機に乗ってよかった」と思える運航を実現していきたいと思えます。



# Fly with us ～空の仕事ワークショップ～ & Yes I can 航空教室

エアライン委員長 大里 将之

エアライン委員会では、航空の裾野拡大を目的として、航空業界を目指す高校生から大学生を対象とした各種イベントを実施しています。その一つが航空業界に携わる各職種の職務内容を紹介する「Fly with us ～空の仕事ワークショップ～」、もう一方が子供たちにパイロットの魅力を伝える「Be a pilot」です。

今般、新たに公益社団法人日本航空技術協会(JAEA)と共催して、「Fly with us～空の仕事ワークショップ～& Yes I can 航空教室」を2024年10月19日に実施しました。JAEAは、航空機整備士や航空機製造技術者、グランドハンドリング業務者の育成支援などに関わる公益事業を行っており、新たな試みとしてJAPAがこれまで行っていた旅客機操縦士、客室乗務員、空港旅客係員、航空管制官を招いた業務紹介に加え、JAEAが「航空教室」を実施していた航空機整備士、グランドハンドリング業務者による内容を含めて実施しました。

当日は JAL SKY MUSEUM を会場としてお借りし、講演後にはグループ毎に分かれ、JALハンガー内の格納庫見学を実施いたしました。

今回の参加対象者は、裾野拡大を目指す観点から、従来よりさらに低学年の小学4年生から中学生を対象とし、お仕事紹介や格納庫見学を通じて、保護者と一緒に航空業界の魅力や楽しさを感じてもらえる機会となることを図りました。

本年は、日本航空株式会社には施設面以外でも多大なご協力をいただきました。さらに、航空管制官、グランドハンドリング業務以外の各講演者についても JALグループに派出いただき、格納庫見学においては、株式会社 JAL エンジニアリングの皆さまにご案内いただきました。

当日講演を行った JAL SKY MUSEUM 内の会場が、羽田空港 A滑走路と C滑走路をつなぐ誘導路に隣接しており、飛行機が同誘導路を通過するたびに参加者の注目が飛行機に集中してしまうハプニングもありましたが、各講演者の方々には講演を中断して当航空機や管制の内容を紹介いただくなど、臨機応変に対応いただき、臨場感のあるお仕事紹介となりました。

パイロットに興味を持つ参加者が比較的多く、女子生徒も多く参加されていたのが印象的でした。また、格納庫見学を終えられた参加者の方から、「以前一般の応募枠で参加した格納庫見学より、さらに近くから機体を見ることが出来た」と喜びの声を耳にすることが出来ました。

今回の参加者の中には、以前エアライン委員会が主催した「こども航空教室」に参加された方もおられ、JAPAの裾野拡大活動が確実に浸透していること、近年 JAPA が積極的に Xやインスタグラムといった SNS ツールを用いて行ってきた各種広報活動が効果を生みだしていることが分かりました。

本年も「Fly with us ～空の仕事ワークショップ～」の東京開催では JAEA との共催を計画しております。共催のシナジー効果を発揮し、より充実した内容にて裾野拡大に寄与できるよう、引き続き取り組んで参ります。



講演後の質疑応答の様子



格納庫での全体記念写真



# 電子書籍「JAPA Air Book」案内

広報・企画委員会

広報・企画委員会は、JAPAのDX化の一環として電子書籍の導入に取り組み、JAPA会員向けの「JAPA Air Book」サービスを昨年2月から開始しました。

これにはクラウドサーカス社のActibookというツールを利用しており、PDFなどのデータ、動画やOfficeファイルの掲載に対応しています。またグループを特定してコンテンツに閲覧制限を設けて公開することや、閲覧状況の確認ができるなどの機能があります。

「JAPA Air Book」は、手持ちのスマートフォン、タブレット、PCなどで、JAPA会員ページからブラウザ経由でオンライン閲覧することができます。IPアドレスや端末の限定はしていませんが、同時ログインは1端末に限定しており、別の端末で閲覧するには、その都度ログインが必要です（それまでログインしていた端末は自動的にログオフされます）。

データ流出防止のために、ダウンロードや印刷は不可としていますが、正会員、準会員の方はスマートフォンやタブレットでPosteというアプリを利用すれば、アプリ内でダウンロードされてオフラインでも閲覧可能となり、オンライン閲覧に比べて素早くアクセスできるようになりました。アプリをダウンロードしたスマートフォンでは電話番号リンクから発信通話できるので、パイロット手帳資料編を利用した飛行計画の問い合わせに便利です。

セキュリティに関しては、システム管理会社がログイン状況を常時モニターしており、IDパスワードを他人と共有する行為等、不正行為が確認された場合には、アカウントの利用停止などの対応をとることにしています。

電子書籍は紙面のような出版費用がかからないため、改訂や修正が容易で、Pilot's Guidanceなど絶版となった出版物を掲載することができます。技術情報や講習会動画など、今後掲載コンテンツを充実させていき、JAPAのナレッジベースとして会員の皆さまに有効活用していただきたいと考えています。

「JAPA Air Book」には、すでに約2,000名の会員の方からのアクセスがありました。まだ試されていない方は、会員Gmailアドレスへログインに必要な情報を送っておりますので、確認して是非ご利用ください。詳しくはJAPAホームページを参照いただき、不明な点はairbook@japa.or.jpへお問い合わせください。

## ～ JAPA Air Book 主な収録コンテンツ～

AIM-J（日本語版、英語版）、TAKE OFF、  
学科試験スタディガイド、ヘリコプター操縦教本、  
Pilot's Guidance、インストラクターハンドブック、  
パイロット手帳資料編、パイロット誌、  
E-journal、JAPA CRM

「Poste 不具合対処について」  
二次元コード⇒

※閲覧するにはログインが必要です。





# ～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

市川 聡 様 (全日本空輸)  
 山田 公弘 様 (全日本空輸)  
 松本 具視 様 (日本トランスオーシャン航空)



11月13日 秋の黄綬褒章伝達式

## 国土交通大臣表彰

霧谷 忠久 様 (日本航空)      鷲尾 茂樹 様 (日本航空)  
 中本 勝弘 様 (全日本空輸)      岩本 恭之 様 (全日本空輸)  
 安井 秀樹 様 (全日本空輸)      青砥 健作 様 (全日本空輸)  
 野口 雅宏 様 (全日本空輸)      齊藤 一之 様 (北海道エアシステム)  
 上野 俊夫 様 (ZIPAIR)      高木 正芳 様 (日本トランスオーシャン航空)



9月20日 国土交通大臣表彰式典

## ご寄付のお願いについて

わが国航空の発展を目的とする当協会の事業活動にご理解とご賛同をいただき、ご寄附をお寄せ下さいませようお願い申し上げます。皆さまからお預かり致します寄附金は、当協会の「寄附金取扱規程」に則り、有効に使用させていただきます。

※ 当協会は2012年4月1日内閣府より「公益社団法人」としての認定を受けておりますので、当協会への寄附金には寄附金としての税法上の優遇措置が適用され、所得税(個人)、法人税(法人)の損金算入限度額の特例が受けられます。[寄附金の種類] 当協会の寄附金は、次の3種類があります。

<b>一般寄附金</b>	使途を特定せず常時募金活動を行うことにより受領する寄附金です。寄附金額の50%以上を公益目的事業に使用します。
<b>特別寄附金</b>	寄附者が資金使途および管理運用方法について条件を付けることができる寄附金です。*金銭のほか、金銭以外の財産権(有価証券等)を含みます。
<b>特定寄附金</b>	広く一般社会に使途を特定して一定期間募集活動を行うことにより受領する寄附金です。この場合、適正な募集経費は募集総額の30%以下とします。

ホームページ  
「ご寄付のお願い」



「税制優遇について」につきましては、二次元コードより JAPA ホームページ「ご寄付のお願い」をご参照ください。

### 寄附金の お申し込み方法

二次元コードより申込書をダウンロードし、必要事項を記入の上、当協会事務局まで郵送または FAX もしくはメール (japa@japa.or.jp) にてお送りください。

### 寄附金申し込み

寄附はいずれも 2,000 円以上でお願い致します。

### 寄附金の お申込み口座

**三菱 UFJ 銀行新橋支店普通預金(口座番号) 3327336**

※ 銀行備え付けの振込用紙をご利用ください。  
 ※ 口座名義は「ジャパコウクウキョウジ ユウキョウカイ」です。  
 ※ 恐れ入りますが、振込み手数料はご負担をお願い致します。

### 寄附金額収書の 郵送

寄附金が入金されたことを確認した後、「寄附金領収書」を郵送致します。本寄附は、所得税法第78条(寄附金控除)の対象または法人税法第37条(寄附金の損金不算入)第4項該当の寄附金となりますので、確定申告時まで大切に保管してください。

### 寄附金申込書





# 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)

### ● 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

※タイムズカーレンタルはレンタカー事業の縮小に伴い3/31をもちまして優待サービスが終了となります。



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 (54店舗) (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。

昨年からWEBによる加入手続きがスタートしております

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       | : 2025年(令和7年)2月19日(水)<br>(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)  | : 2025年(令和7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(2025年(令和7年)5月より毎月27日に引き落とし)<br>※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   |

※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

(2024年11月承認) B24-102682



日本航空機操縦士協会  
会員の皆さま

選べる保障で安心を あなたと家族をささえる介護保険

人生100年時代、「介護」は他人事ではありません

# 介護保険Cセレクト

介護・認知症選択型保障保険(無解約返戻金型)無配当

介護に**一時金**で備える



## 特徴

- 1 一生涯の介護保障**
- 2 ネットであれば80歳までお申込みできます。**  
※対面でのお手続きの場合は85歳までお申込みできます。
- 3 月々の保険料は一生涯上がりません。**

【ご契約例】保険期間:終身 保険料払込期間:終身

●ご案内のプランは一例です。その他のプランもご用意しています。その他のプランについては、お手続き画面をご確認ください。

## 主契約

### 介護一時金 I 型

病気やケガで次のいずれかに該当されたとき

- 公的介護保険制度に定める**要介護1以上**の状態に該当していると認定されたとき
- 満65歳未満の被保険者について約款所定の**日常生活介護状態**が180日以上継続していることが医師によって診断確定されたとき

#### プランA

① 要介護1一時金額 **100万円**

#### プランB

② 要介護1一時金額 **300万円**

■上記ご契約例  
の月払保険料  
(口座振替・  
クレジットカード扱)

ご契約年齢		20歳	30歳	40歳	50歳	60歳	70歳
①	プランA 要介護1一時金額;100万円	男性	-	-	-	2,360円	4,970円
	女性	-	-	-	1,590円	2,660円	5,730円
②	プランB 要介護1一時金額;300万円	男性	1,860円	2,250円	2,970円	4,320円	7,080円
	女性	1,950円	2,400円	3,180円	4,770円	7,980円	17,190円

\*保険料が1,500円以上からのお取扱いとなります

注 要介護1一時金は保険期間を通じて1回のお支払いを限度とします。

- 保険契約の型は保険期間の途中で変更できません。
- 法令等の改正による公的介護保険制度の改正があった場合で特に必要と認められたときは、主務官庁の認可を得て年金・給付金等のお支払事由を公的介護保険制度の改正に適した内容に変更することがあります。
- 保険料払込期間中に解約された場合は解約返戻金はありません。
- 生命保険契約のご検討に際しては、必ず「契約概要」「注意喚起情報」「ご契約のしおり・約款」をご覧ください。

スマホ・PCで  
かんたん手続き！



まずは お見積もりを、こちらから

※ネットでのお申込みのご案内となります。  
対面でのお手続きをご希望の方は取扱代理店までご連絡ください。  
※QRコードは株式会社デンソーウェブの登録商標です。



操作でご不明な点があれば、リンク内に記載の三井住友海上あいおい生命コールセンターへお問合せください！  
※告知に関するご照会は、告知手続き前に表示される電話番号へお問合せください。

お手続き前  
にご確認ください

- 取扱保険会社の範囲:**三井住友海上あいおい生命の他、13社の保険商品を取り扱っております。
- 勧誘方針・プライバシーポリシー:**当社HPIに記載(URL)
- 代理店の権限・告知受領権の有無:**当社の生命保険募集人は、お客さまと引受保険会社の保険契約の締結の媒介を行うもので告知受領権や保険契約の締結の代理権はありません。
- 推奨理由:**当資料では、インターネット上契約手続が可能な取扱商品のうち、商品の取扱実績等を踏まえ、当社経営方針により選定した商品をご案内しております。当社推奨商品以外の保険商品をご希望の際には、担当者にお申し付けください。取扱保険会社の商品の範囲内で、ご希望の保険商品を改めてご案内させていただきます。

#### <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18階  
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>

三井住友海上あいおい生命保険株式会社  
〒104-8258 東京都中央区新川2-27-2  
お客さまサービスセンター TEL: 0120-324-386(無料)  
受付時間: 月~金 9:00~18:00  
土 9:00~17:00(日・祝日・年末年始を除きます)  
<https://www.msa-life.co.jp/>  
2024 - C - 0730 (2024/11/22 - 2026/11/30)

## ランディング道場 BE A PILOT 発売のご案内



## Beapilot プロジェクトの “家庭用フライトシミュレーションソフト”

JAPAの今年度事業計画の3本柱の一つとして掲げている「航空の裾野拡大」。この先端を担っているBeapilot 活動の新たな一手として、この度、賛助会員である株式会社テクノブレインの協力を得て、家庭用フライトシミュレーションソフトを開発いたしました。「家庭用フライトシム（ゲーム）」を通じて、より広く世間一般の若い世代の人にパイロットを身近に感じてもらうことを狙いとしています。JAPA 会員の皆様には是非「航空の裾野拡大」のために、本製品の普及にご協力を賜りますようお願いいたします。

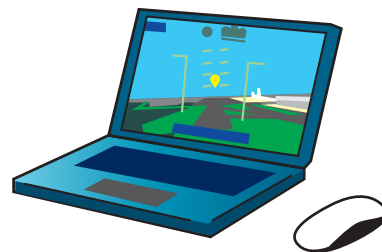


### こんなシーンに

- お子さんやお孫さんへのプレゼントに
- 地域のイベントなどでもご活用いただけます

### JAPA SHOPでの取り扱い

価格：一般(税込 4,950 円) 会員(税込 3,465 円※一般価格より 30%割引)  
商品の詳細は下記アドレスまたは二次元コードを読み取ってご覧ください。  
<https://www.technobrain.com/pilotstory/landingbap/>



### 気軽に楽しめる

- 一般的なノート PC (Windows) で使用可能な軽快設計
- 着陸に特化したフライトシム
- 1 ステージ 5 分程度 (羽田空港 全 24 ステージ)



# 法人賛助会員 会社紹介

## ●日本エアコミューター株式会社

日本エアコミューター株式会社(JAC)は生活・離島路線の維持・充実を使命とした地元の交通インフラとしての役割に加えて、鹿児島やそれぞれの魅力を秘めた島々や地域へ、多くの皆さまに訪問いただく機会を広げたいと思っております。歴史・文化だけでなく、温泉・自然・食事、そして何より人の温かさを感じる地域の魅力を広く発信し、この魅力に直接触れていただくことで、多くの方に喜びを感じていただくと同時に、この地域の更なる発展に貢献してまいります。

JACはお客さまに安心してご利用いただける空の旅を通じて、地域と地域を結ぶ役割だけでなく、触れ合う全ての皆さまのお役に立てるよう、常に創意工夫を重ねて新しい価値を生み出し、地域の皆さまとご一緒に発展してまいります。

今後とも日本エアコミューターをご愛顧、ご支援賜りますよう、心からお願い申し上げます。



**JAPAN AIR COMMUTER**

## ● Sky Creation, Inc.

スカイクリエーションは2006年、米国ロサンゼルス郡のロングビーチ空港に創設されました。今日まで無事故にてパイロットを輩出し、修了生の多くは大空で活躍しています。

パイロット不足解消に向け、エアラインパイロット養成コース、およびヘリコプタープロパイロット養成コースに本格的に力を入れています。一年を通し天候に恵まれ、品質の高い訓練により日本に比べ短期でのライセンス取得が可能。日本の提携/協力校(本田航空、朝日航空、大阪航空、ヒラタ学園、日本フライトセーフティ他)と連携した訓練プログラムを構築し、帰国後のスムーズな訓練移行が可能です。その他、現在航空局よりご協力をいただき、この米スカイクリエーションで日本の事業用免許取得を可能とするコースを整備中です。提携校はもとより、日本のエアラインからも訓練担当者が視察に来訪し会社説明会を行うなど、訓練生の夢を果たすべく高いモチベーションで訓練をしています。会社理念は“Beyond Your Dream (夢のさらにその先へ)”。スタッフ全員で訓練生のニーズに寄り添う訓練校です。



**SKY CREATION, INC**  
Beyond Your Dream

## ●星光社印刷株式会社

私たち星光社印刷は創業以来、「印刷事業」を基盤として、お客さまの幅広いご要望にお応えしてきました。かつて「印刷」が大きな産業革命であったように、飛躍的に発展するデジタル技術は現代の企業や経済社会全体を大きく変革させています。そのなかにあって、私たちは印刷会社としての矜持を貫きながら、時代に沿った新たなコミュニケーション価値を創造していきます。

「情報や気持ちを伝える」表現の幅はますます広がり、印刷とデジタル技術の融合によるメディアイノベーションはさらに加速していくことでしょう。私たちは、長年蓄積してきたモノづくりの経験と技術を根幹として、印刷の周辺領域にウイングを広げ、複雑化・多様化するお客さまの課題解決に真に価値あるソリューションを提供します。



**星光社印刷株式会社**



## 【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二次元コードより、その旨お知らせ願います。二次元コードを読み込むと、会員ページへアクセスします。「マイページ」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  
連絡用二次元コード



## 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

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
小型航空機 セーフティセミナー	2025年2月6日(木)～7日(金) 航空会館ビジネスフォーラム(来場+オンライン)
RNAV講演会	(2024年度第3回) 2025年4月以降(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) 2025年2月28日(金) JAPA会議室(来場+オンライン)
航空安全講習会	2025年2月9日(日) JAPA会議室(来場+オンライン)
春休みこども航空教室	2025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6,700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](http://www.japa.or.jp)

JAPA

検索

# パイロット

Vol. 26  
2025 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](mailto: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