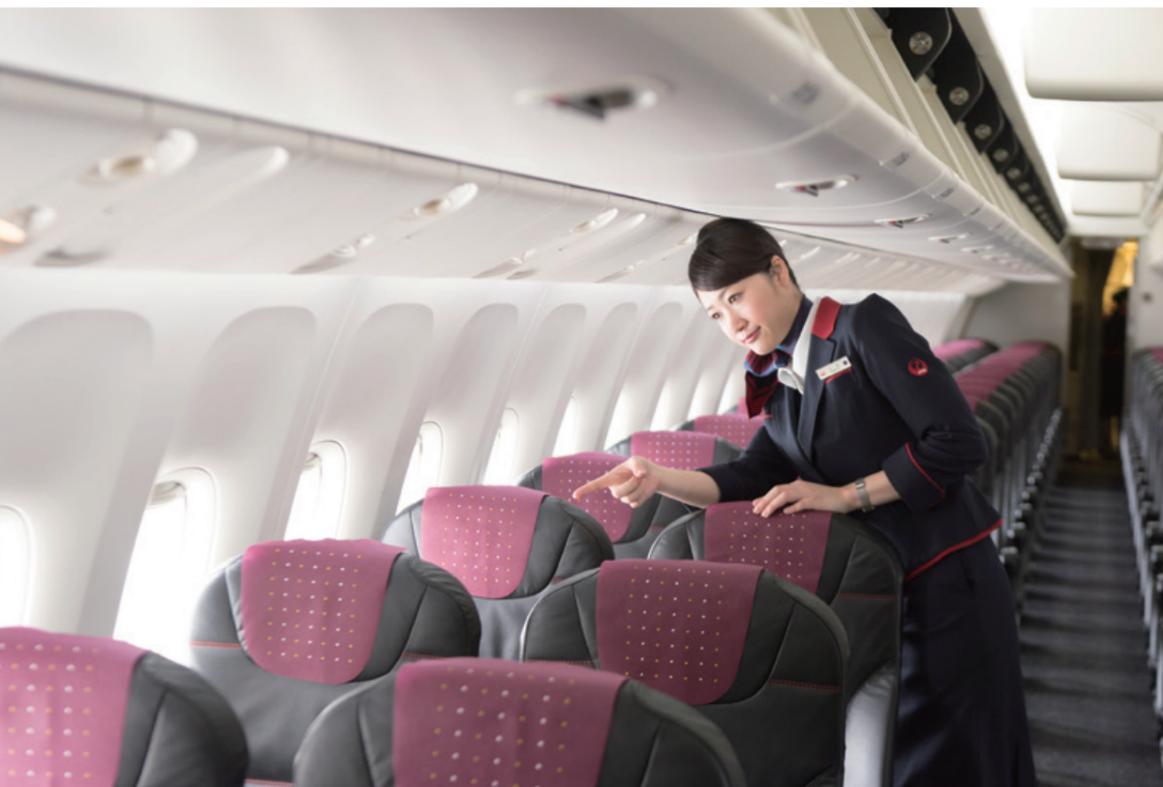


# 明日の翼

| Vol.06 | 2016 |



明日の空へ、日本の翼



**JAPAN AIRLINES**

Hot Issues 航空保安

## 日本の航空保安の最先端

厳格化と円滑化の両立を目指して

国土交通省 航空局 安全部長 島村 淳氏

## 一人ひとりが安全の砦

安全・安心な空の旅を守るJALの航空保安



## ごあいさつ

# お客さまに安心してご旅行していただくために

近年、世界の航空旅客輸送数が年々、増加しております。

航空機を使った旅行や出張が、お客さまにとって快適で思い出深いものになるよう、私どもも一層心を込めたおもてなしをしまいたいと思っております。

また、快適なおもてなしと同時に、お客さまを安全に確実に目的地へお運びすることが、私どもの重要な使命です。

海外では、パリやブリュッセルなど、観光で人気が高い地域でもテロが多発しております。

こうした新たな脅威の最新情報を把握、認識し、

それを丁寧分析しつつ、細やかに対応することがこれまで以上に求められています。

航空保安は、政府、関係省庁、空港管理者、保安検査会社、

他の航空会社など多くの関係機関、

またそこに所属するすべてのスタッフが連携して、初めて維持できるものです。

私どもも既に関係者との連携を密にとり、お客さまを脅かす危険を徹底的に排除するために、

お客さまの目には触れないところでも、日夜を問わず徹底した保安業務を行っています。

しかし、さらに重要なのは「一人一人の自覚」であり、

どの業務に就いているスタッフも皆が「安全の砦」として

航空保安を担っているという気持ちを持つことです。

JALグループでは、皆さまにより安心して航空機をご利用いただくために、

一丸となって、完璧で、より安定感のある航空保安の確保に取り組んでまいります。

これからもご指導ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

平成28年熊本地震でお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りするとともに、被災された方々に心よりお見舞いを申し上げます。

JALグループでは被災地への支援を続けてまいります。一日も早い復興を心よりお祈り申し上げます。

日本航空株式会社  
代表取締役社長  
**植木 義晴**



## Contents

02 Contents

03 ごあいさつ 日本航空株式会社 代表取締役社長 植木 義晴

お客さまに安心してご旅行していただくために

Hot Issues 航空保安

04 日本の航空保安の最先端

島村 淳 国土交通省 航空局 安全部長

08 一人ひとりが安全の砦

地域とともに

12 生活の足として、地域の未来を支えるインフラとして

島崎 征夫 熊本県 企画振興部長

吉村 孝司 天草エアライン株式会社 代表取締役社長

安嶋 新 日本エアコミューター株式会社 代表取締役社長

14 琉球エアコミューター

貨物室を拡大した地元待望の航空機を導入!

15 地域とともに「眠れる資産」の活性化を

18 翼を育てる 第2回 パイロット

22 アジア・オセアニアの友好と発展のために

明日の翼

Vol.06

発行所 日本航空株式会社  
企画・編集 コミュニケーション本部

住所: 〒140-8637 東京都品川区東品川2-4-11  
ホームページ: <http://www.jal.com/>



## 東北の子どもたちと一緒に作る明るい未来

3月12、13日の2日間、JALグループは株式会社ベネッセホールディングスと共同で、青森空港、仙台空港、花巻空港の3カ所で各県内在住の小学生を招待し、航空教室と体験飛行を実施しました。将来を担う子どもたちに郷土への思いを深めてほしい、そして、空の仕事に触れる学びの場を作りたいという思いで、パイロットをはじめとしたJALグループのスタッフがボランティアとして運営に参加しました。

## 東北を笑顔に、子どもたちを笑顔にする取り組みを続けていきます。

### JALグループが行っている東北の次世代応援施策

- チャリティ・マイルにより教育クーポンを給付し、学びの機会を提供する「SKY BATON」
- 被災された小学生とそのご家族に沖縄旅行をプレゼントする「JAL 笑顔の贈り物プロジェクト」 など

「航空保安①」

# 日本の

# 航空保安の 最先端

厳格化と円滑化の  
両立を目指して

日本では2016年の伊勢志摩サミット、2019年のラグビーワールドカップ、2020年の東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会など世界的に大きなイベントが続きます。また、先頃取りまとめられた「明日の日本を支える観光ビジョン」では、2020年までの訪日外国人旅行者数の目標が2000万人から4000万人に引き上げられるなど、ますます多くの方々が日本を訪れると考えられます。

出入国にあたって、テロやハイジャックなどを未然に防ぐためには、厳格な航空保安検査が欠かせません。一方で、大勢のお客さまがスムーズに移動するためには検査の円滑化も重要です。

これらをいかに両立させるかについて、国土交通省航空局安全部の島村淳部長に伺いました。

## 強まるテロ・ハイジャックの脅威

世界を見渡すと、国際的なテロ組織ISILの活動が過激さを増しています。日本も標的国と名指しされ、また、最近ではベルギー・ブリュッセル空港で発生したテロ事件で日本人が被害に遭うなど、日本にとっても決して無関係の出来事ではなくなってきました。

過去には、2001年の米国同時多発テロ事件に見られるように、飛行機そのものを用いたテロ事件も発生しています。こうした卑劣な行為を阻止するためにはセキュリティを厳重に確保しなければなりません。航空ネッ

トワークが地球のすみずみまで張り巡らされていることを考えると、一部の国だけではなく、各国が一丸となって取り組まなければなりません。

そのための世界共通のルールとして、国際民間航空機関(ICAO)が国際標準などを定めています。重要なのは、こうしたルールを厳格に遵守して全世界でセキュリティレベルを均一に保つことと、新たな脅威の可能性を事前に把握し、その対策のためにルールを強化していくことです。例えば2006年の英国での飛行機爆破テロ未遂事件で液体の爆発物が脅威となることが明らかになりましたので、国際ルールを見直して液体物の機内への

持ち込みを制限するという対策が取られました。また、米国同時多発テロ事件以降は、テロリストが操縦席に入ってきてられないように強化型コクピットドアの装備が義務づけられています。

飛行機の利用者は、純粹に旅を楽しむ人であったり、ビジネスパーソンであったり、善良な人々です。しかし、悪意を持ったテロリストやハイジャック犯がいる以上、厳しいセキュリティチェックを実施しなければなりません。厳格なチェックが善良な利用者の安全・安心を守っているということにご理解とご協力をいただきたいと考えています。

国土交通省 航空局 安全部長

## 島村 淳

しまむら・あつし ●1981年横浜国立大学大学院工学研究科修士課程卒業、同年運輸省(当時)入省、その後、運輸政策局総合計画課専門官、在カナダ日本国大使館国際民間航空機関代表代理、航空局無線課補佐官、国際航空課航空交渉官、国土交通省大臣官房参事官(航空保安対策)、航空局航空機安全課長、運航安全課長などを経て、2014年より現職。

## 厳格化と円滑化の両立の切り札「ボディスキャナー」

チェックの厳格化と円滑化は航空保安の両輪だと考えています。

訪日外国人旅行者が2000万人に近づき、リピーターや、団体ではなく個人で自由旅行を楽しむ方々が地方を訪れる機会も増えてきました。航空保安検査の円滑化のために、地方空港などでは今後の混雑を見越して保安検査場の対応能力を拡大していく必要があると考えています。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会などの大きなイベントに向け、航空保安の厳格化と円滑化の取り組みを加速させていきます。その一例として2016年度からは、欧米の主要空港でも普及が進んでいる最先端技術を利用したボディスキャナーという保安検査機器を導入することとしました。

ボディスキャナーは、携帯電話の数の百分の1〜1万分の1程度の微弱な強さの「ミリ波」と呼ばれる電波を使って異物を検知するものです。人体に照射されても遺伝子を傷つけることはなく、子どもや妊娠中の方でも安心して検査を受けられます。

検査前には誤検出を防ぐためコート



ザインと機能性を兼ね備えた素晴らしいシステムが試験的に導入されています。このような優良事例などを私たちが学んでいき、わが国においてもスマートセキュリティを実現していきたいと考えています。

今後、厳格なセキュリティを確保しつつ、旅客の方の満足度も強く意識した保安検査場づくりが世界のスタンダードになっていくでしょう。残念ながら今の航空保安検査は快適とは言えませんが、いずれは航空保安検査も、「空の旅」への出発前に感じるわくわく感の一部になるものにしていきたいと考えています。近未来を感じさせるような保安検査場を通過することで、これから飛行機に乗り出

や上着を脱いで、ハンカチや定期入れなどポケットのなかのものをすべて出していたできます。準備ができたらボディスキャナーのなかに入って数秒間静止します。機種によっては旅客の自身に回転していただく場合があります。検査で異物の反応があった場合、検査モニター画面上の人の形をした絵のなかに異物の場所が表示されません。検査員は、異物の反応のあった所について、従来と同じような接触検査を行います。人の形の絵となっていることや、検査データも都度消去されるなど、先進的なボディスキャナーでは検査される方のプライバシー保護に十分配慮しています。ボディスキャナーは金属に限らず非金属も検知できるので航空保安検査の厳格化につながる一方、所要時間はわずか数秒間で済み、従来実施してきた全身の接触検査などに比べて所要時間の短縮が可能で、旅客の方の負担も軽減されます。ボディスキャナーの導入により、効率的に厳しい検査を実施することで、混雑の緩和に役立つとともに検査員の作業負担の軽減にもつながると考えています。

## 近未来の航空保安検査

厳格化と円滑化は日本だけの課題

発するという期待感を高めながらも、裏では厳しいチェックが進んでいる。そうした航空保安検査を目指していきたいと考えています。

## エアラインに望むこと

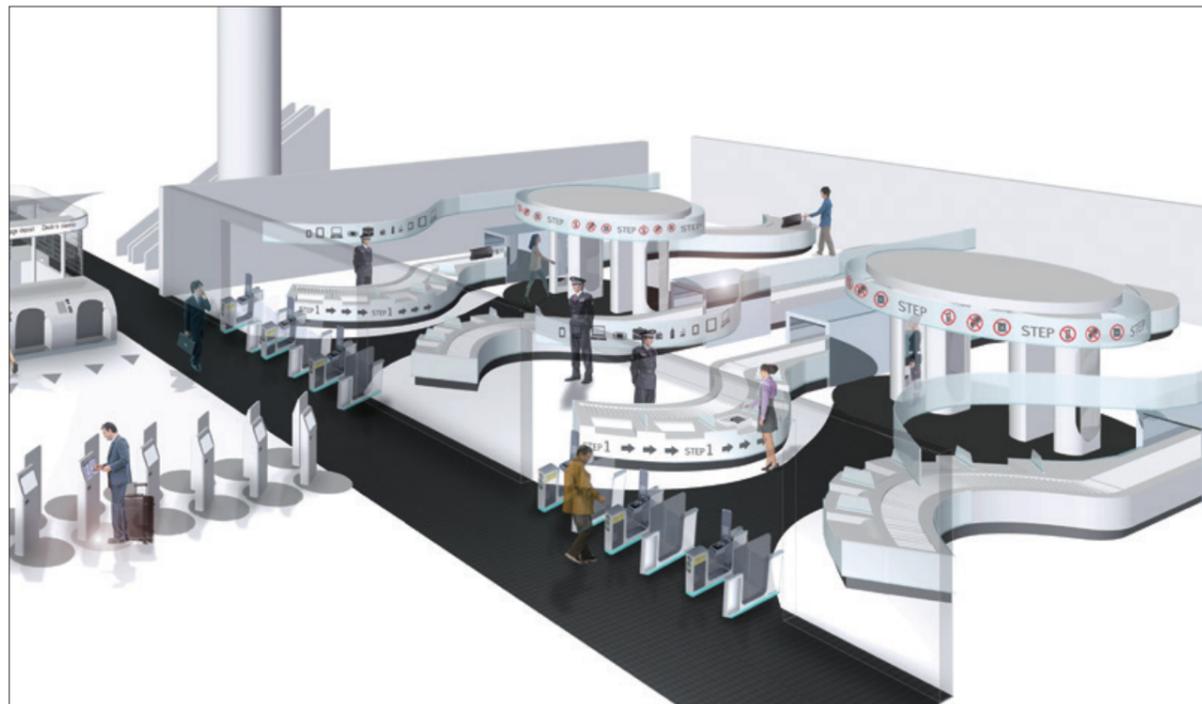
航空保安検査の厳格化と円滑化を両立させるには、官民を挙げた取り組みが不可欠です。

制度的には国がルールを定め、エアラインがルールに従って航空保安検査を実施していますが、エアラインにおいては、国からの指示により航空保安検査を実施しているという意識ではなく、自らの旅客、飛行機、貨物をテロ・ハイジャックからしっかりと守るために実施していると意識を持って、セキュリティの確保に努めていただきたいと考えています。

こうした意識、セキュリティメインドをエアラインも含め航空に携わる者一人一人が常に持って、日々の運航や業務を行っていただき、また、常に点検していただくことで、航空保安はさらに強固なものとなると期待しています。私たちも全体のレベル向上のためにエアラインと連携し、ともにわが国の空の安全・安心の確保に力を尽くしていきたいと考えています。

ではありません。世界中で飛行機を利用する旅客数は増えていくことが見込まれています。また、今後の世界情勢によっては、テロの脅威がますます強まることも考えられ、さらなる航空保安の強化が社会的に求められる可能性もあります。このような状況を放置すれば、今後、航空保安に関する人的・経済的コストはさらに増大し、保安検査場も混雑するなど旅客移動の円滑化からほど遠い状態になってしまいかもれません。

そこで、世界の空港管理者などの集まりである国際空港評議会（ACI）や航空会社の集まりである国際航空運送協会（IATA）などが、ICAOのサポートも受け、スマートセキュリティというコンセプトのプロジェクトを推進しています。これは、飛行機を利用する旅客の方々が空港に到着してから搭乗するまでの自然な流れのなかで、さまざまな航空保安検査を効率的に実施するものです。保安検査員や検査施設の配置を見直しながら、最先端のシステム化された機器を導入することで、旅客の方が少しでも快適に搭乗できるように随所に工夫がなされています。既にオランダ・アムステルダム空港のスキポール空港では、目を引く先進的なデ



スマートセキュリティのイメージ（提供：成田国際空港株式会社）



# 一人ひとりが 安全の砦

安全・安心な空の旅を守るJALの航空保安

世界情勢の変化を受け、空港や航空機を狙ったテロやハイジャックの脅威は遠い世界の出来事ではなくなりました。空港でお客さまをお出迎えし、お運びする航空会社として、JALは空の安全・安心を守るための取り組みを実践し続けています。今回は、その一端をご紹介します。

## お客さまの到着から 航空機が飛び立つまで

日本の各地の空港には毎日、数多くのお客さまが到着され、目的地に向かって出発されています。空港ではお客さまの安全・安心な空の旅を提供するため、あらゆるところで日夜、厳格な保安検査が行われています。

お客さまが空港に到着してからの保安検査の流れを見てみましょう。

空港に到着すると、お客さまはチェックインカウンターや自動チェックイン・発券機に向かいます。ここでは、どのようなお客さまが実際に空港を訪れ、航空機に乗ろうとしているのかを確認します。

次に、預ける荷物がある場合には、チェックインカウンターでその荷物を預けます。日本国内の空港では、チェックインカウンター前や手荷物をお預かりした後にX線などを使って手荷物の厳格な検査を実施しています。

手荷物を預けた後は、保安検査場（ハイジャック検査）に進みます。お客さまご自身はゲート型の金属探知機、持ち込み手荷物はX線の検査によって、爆発物を含む危険物や凶器が機内に持ち込まれるのを防いでいます。今後は国際線にボディスキャナー(※)の

ことができないように、空港関係者などの検査も行っています。これらの保安検査ですべて問題ないことが確認されて初めて、航空機が発進できるのです。

## JALならではの取り組み

保安をさらに厳重にするため、就航空港における詳細な保安情報管理、教育の充実などJAL独自の取り組みも行っています。

「安全推進本部は、JALグループ全体の保安意識やその水準をひとつにまとめて高める役割を担っています。例えばグループ内にはCorporate SafetyやSecurity Updateという安全・保安に関する情報媒体を発行し、海外で発生したテロ事件や不具合事例などを挙げて、注意点や対策を具体的に示すことで、社員の一人一人が安全の砦だという意識を高めることを図っています。



安全推進本部 マネジャー  
大畑 賢司 (1984年入社)



導入も計画されており、検査の精度や効率性がさらに向上する見込みです。それらの検査が終わると、いよいよ搭乗を待つばかりです。搭乗口の前の椅子に座って窓の外を眺めると、そこでもチェックが行われているのがわかります。航空機は、整備士、客室乗務員、運航乗務員、航空機周辺の不審者の有無を監視する監視員などにより厳しくチェックされています。また、搭載される機内食も保安検査の対象です。製造から輸送工程まで細かく管理され、爆発物の有無を検査すると同時に、食器類に凶器が紛れ込んでいないかといったことも厳重にチェックしているのです。

また、検査の対象となるのはお客さまだけでなく、テロリストやハイジャック犯がスタッフに紛れ込む

ます。」(安全推進本部 大畑賢司)

また、国内外の空港の保安に関する組織・体制、施設・航空機の警備、受託手荷物検査やハイジャック検査など多岐にわたる詳細な情報を集めてデータベース化して、航空保安台帳として管理しています。日常の保安品質管理の状況を常に把握でき、緊急時にはこの台帳の情報で直ちに対応ができるという観点からも大変重要なデータベースです。

さらに、就航している世界中の空港(約100空港)を定期的に監査しています。定期的な項目やそのときの重点項目などを、チェックリストを使って点検しています。JALでは、ある項目をチェックするにはマニュアルのどこを見ればいいのかということもリストに記載しています。こうした監査や点検をきっかけに学び直すなど、業務レベルの底上げも図っている他、監査員が空港を訪問したときにできるだけ多くの好事例を集め、他の空港に水平展開していくことも監査の大きな目的のひとつです。

全社の教育担当の質を高めることにも注力しています。国土交通省の「航空保安教育訓練インストラクター制度」の活用です。基本的な事柄やタイムリーな事象、法令等の改正ポイント

※ お客さまの保安検査において、金属や非金属などの異物を検知できる検査機器です。照射されても遺伝子を傷つけることがない「ミリ波」と呼ばれる電波を使用し、これまで検知に大変な手間と時間がかかっていた金属や非金属などの異物の存在とその場所を短時間で検知できます。健康への影響やプライバシーの保護に十分配慮されており、諸外国でも導入が進んでいます。

などについて講習で深く学び、最後には試験を受けます。インストラクターとしての認定期間は1年間で、毎年新しい知識を身につけなければなりません。制度上は、本社レベルの教育訓練責任者がこのインストラクターの資格を取得すれば十分ですが、JALでは全国の主要空港の保安担当者がこの資格を取得するようにして、各拠点で教育を展開しています。

また最近では、JALも参加し、7社の航空会社で教育用DVDを共同制作しました。これには、各社の経験やノウハウを結集することによる教育品質の高度化、スケールメリットによる効率化など多くの長所があります。国土交通省、保安検査会社、空港管理会社および多くの他の航空会社とも連携して保安水準全体を向上させ、航空機とお客さまの安全を確保することも目指しています。

### 保安検査場での 保安検査品質の向上

航空機を利用するお客さまが必ず通過することになるのが、保安検査場です。日本では、航空会社が警備会社に保安検査業務を委託することになっています。JALでは保安検査会社と

連携しながら、さまざまな観点で保安検査場での保安検査品質の維持・向上に努めています。

「委託先の保安検査会社に対し、外部専門機関による定期的な抜き打ち監査を実施することで、各空港の保安検査体制が高い水準で維持されていることの確認をしています。また、本邦航空会社で組織される国内定期航空保安協議会にて、各社と保安関連の事例共有や情報交換を定期的の実施しており、必要に応じてその内容を保安検査会社にも共有しています。」(空港企画部 江尻祐子)

航空保安体制の維持・向上は各航空会社に共通した大きなテーマとなっており、各社とベクトルを合わせて連携した取り組みを実施しています。

また、高い保安検査品質が担保されているという前提のもと、JALとして保安検査員の接遇向上への取り組みなどを展開しています。



空港企画部 グループ長  
江尻 祐子(1996年入社)

ついても察知しやすくなると考えています。接遇に関する取り組みは保安検査品質の向上につながるものと考えています。」

また、一部の空港では、電車の駅から出発階への動線上にモニター画面を設置して、保安検査場の待ち時間をご案内するサービスを独自に展開しています。スマートフォンアプリでも確認いただけるようにするなど、お客さまのストレス軽減やスムーズな検査の実施を日々、心掛けています。

JALでは年に4回、お客さまアンケート調査をしています。そのなかに「保安検査員の対応はいかがでしたか?」という項目を設け、結果を定期的に保安検査会社にフィードバックしています。また、保安検査会社が参加する接遇コンテストを2015年度に初めて開催しました。

これら保安検査員の接遇向上や待ち時間の事前把握によるお客さまの保安検査に対するストレス軽減も保安検査品質の向上に資すると考えています。

### 客室乗務員が心掛ける セキュリティ

航空機はドアが閉まると完全な密室になってしまいます。客室乗務員は、

安全の最後の砦としての役割を担っています。

実は、搭乗口のゲートや航空機の入口でお客さまをお迎えするときも、乗務員は笑顔でごあいさつしているだけではありません。お客さまの様子や雰囲気、表情に目を配り、明らかに不自然な行動がないか、不適切な荷物が持ち込まれていないか注意しています。不審な点があれば速やかに先任客室乗務員(チーフ)や機長と情報を共有し、必要に応じて地上スタッフとも連携して対応しています。

お客さまを機内にお迎えする前に、客室乗務員は機内の入念なチェックを行います。機内に安全を脅かす何かが隠されているのではないかと疑いの目を持って、開けられるところはすべて開け、隅々みまでチェックします。当たり前のものに混じってそこにあるべきではないものがないか、ということ意識して各自が決められた担当エリアを責任持ってチェックします。他の誰かが見てくれているという思い込みを排除し、いつもと違うわずかな変化も見逃さないようにしています。

また、空港では、ランプ・インスベクションという検査があります。空港に乗り入れている航空会社の保安対応



空港企画部 主任  
伊藤 明紀(2008年入社)

最近では自動チェックイン・発券機が普及しており、チェックインカウンターに立ち寄らないお客さまも増えているため、特に国内線ではお客さまと空港スタッフとの最初の接点で、保安検査場ということが多くなっています。

空港企画部の伊藤明紀は、保安検査会社の検査員にはお客さま対応の質の向上をお願いしています。

「私たちは保安検査会社とともに、あいさつ、丁寧な言葉遣い、適切でわかりやすい説明などを意識しながらお客さまと接するように心掛け、気持ちよく検査にご協力いただけるような雰囲気づくりをしたいと考えています。多くのお客さまと信頼関係を構築し、保安検査へのご理解や、保安検査の事前準備や制限品の申告にご協力をいただくことで、スムーズな保安検査が実施されることとなります。同時に、悪意ある者による制限品の持ち込み防止や、航空保安を脅かす不審者の動きに

などを保安当局が抜き打ちで検査しますが、この検査を受けるときは緊張しますが、一人一人がいつもの手順のとおりにしつかりと確認することで、自信を持って対応することができています。

JALの航空保安を語るうえで共通するのは、社員共通の価値観や判断基準であるJALフィロソフィの「有意注意で仕事にあたる」という考え方は、後ろで音がして反射的に振り返るのは無意注意。そうではなく、意識の焦点を絞り込み、何の音だろう、なぜ音がしたのだろうと考えることを習慣にしています。客室安全推進部の加藤恵美子は言葉に力を込めます。「わずかな気つきでも声に出し、乗務員間の確認会話を励行して安全・安心なフライトを提供する。それが、お客さまへの約束なのです。」



客室安全推進部  
チーフキャビンアテンダント  
加藤 恵美子(1990年入社)



保安検査会社を対象とした  
接遇コンテストの様子





熊本県 島崎征夫部長

熊本県天草地域を中心に運航する天草エアライン（AMX）は、2016年2月に新機材を導入しました。1機の航空機を最少人員で運営しているAMXは、機材更新にあたり、当初半年以上の運航休止を余儀なくされる状況にありましたが、鹿児島県奄美群島を中心に運航する日本エアコミューター（JAC）との協業によって、生活の足が途切れることなく円滑に機材更新を完了させることができました。この2社の地域航空会社間の協業はどのように実現したのか、またAMXの筆頭株主である熊本県は地域航空会社間の協力関係に関してどのようにお考えか、お三方にお話を伺いました。

—— 今回の協業の発端についてお聞かせください。

島崎部長 ● JALグループは、国内はもちろんグローバルにも展開されており、多くの知見や幅広い経験をお持ち

安嶋社長（JAC） ● JACはもともと奄美大島で創業し、離島の生活を支える地域航空会社としてのDNAを持った会社だということが根本にあります。私たちのお客さまにも、医療関係者や製薬業界の方が大勢おられて、運休になると、患者さんとそのご家族の生活やビジネスなどに多大な影響が及ぶということを身に染みて理解しています。社会インフラが弱ると「もう島には住めない」となり、さまざまなサービスや観光を維持する常住人口すら確保できなくなってしまう。AMXも弊社も、生活を運ぶ、命を運ぶという使命を持っています。隣県でもあり、地域航空会社同士で支え合うのは当然の務めだと考えています。

—— 地域社会にとって協業にはどのような意味があるのでしょうか？

島崎部長 ● JALグループは、国内はもちろんグローバルにも展開されており、多くの知見や幅広い経験をお持ち

安嶋社長（JAC） ● AMXのパイロットや整備士が新機材の訓練をされながら日常運航を維持するのに必要な要員を弊社から出向させました。また、新機材で事業を行うためのマニュアル作成・整備のお手伝いや、専門的なノウハウを必要とするさまざまな許認可を得るための書類の作成や手続きなどのお手伝いをさせていただきました。



AMX 吉村孝司社長

ちです。機材更新に際しても、認可関係など技術的なサポートをいただくことで私たちもレベルを上げることができましたが、大事なのもにメリッという関係をつくることで、自分たちの努力が必要だと感じています。WinWinがキーワードです。人口減少社会において、地域の発展のためには観光が必要で、国内外からの交流人口を増やすには、まず地域が観光資源をきちんと提供する必要があります。それは地域のためでもあり、航空会社のためにもなります。天草は観光面でも非常に良いところで、観光客を引きつける豊富な水産資源などに恵まれていますし、そのPRなどを一緒にしていきたいと考えています。

—— お三方それぞれの今後の展望をお聞かせください。

安嶋社長 ● JACも来年ATR機を導入し、全く同じ機材を持つことにな

ります。部品を共同で購入・使用したり、AMXの機材整備期間にJACの機材を貸し出したりするなど、双方にとってメリットのある協力関係をつくるのではないかと構想しています。この共通事業機の実現に向けて、少しずつ吉村社長と二人三脚で進めていければと考えています。天草も奄美も世界遺産登録を目指していますし、自治体や航空会社の枠組みを越えた広域連携ができればと思っています。



JAC 安嶋新社長

吉村社長 ● JACにATR機が導入され共通事業機が実現すれば、従来、重整備のたびに要していた2週間程度の運休期間の解消も期待できます。また、1社で保有する部品は限りがありますが、規程の大きいJACと貸し借りができるようになります。さらに、2015年4月からJALグループとの間でコードシェアを展開しています。が、今後は全く新しい観光ツアーコー



地域とともに

熊本県 企画振興部長 島崎 征夫

天草エアライン株式会社 代表取締役社長 吉村 孝司

日本エアコミューター株式会社 代表取締役社長 安嶋 新

# 生活の足として、地域の未来を支えるインフラとして

### 琉球エアークommunicuter

## 貨物室を拡大した 地元待望の航空機を導入！



### 琉球エアークommunicuterは 創立30周年

琉球エアークommunicuter(RAC)は、沖縄地域の大小さまざまな離島の大切な足として、2015年12月24日、創立30周年を迎えました。

RACが地元の自治体や地場の企業などの共同出資によって生まれたのは、1985年のこと。翌1986年には必要な免許を取得し、1987年2月に那覇⇨慶良間線で運航を開始しました。当初は、9名乗りのBN-2B型機でのフライトでした。

その後、徐々に運航路線を拡大し、沖縄本島を中心に離島間を広い範囲でつなぐエアラインへと成長しました。現在では39名乗りのDH8C-100型機4機と50名乗りのDH8C-18300型機1機の合計5機により、南・北大東島や与那国島、久米島、多良間島など沖縄圏域12路線を結び、1日約41便を運航しています。

### 世界で初めての機体

2016年4月、このRACに待望の新型機が就航します。その名も「Q400カーゴ・コンビ」。実は、この機体は「世界初」なのです。

正式名称はボンバルディアDH8C-8400型機カーゴ・コンビ仕様。その最大の特徴は、標準仕様では74席ある客席を50席に抑え、ゆったりとお座りいただけるよう座席間隔を広げるとともに、機体後方の貨物室を拡大した点です。貨物室の広さは従来機の2.5倍。新しい航空機の就航は、人々の移動の足としてはもちろん、地場産業の



貨物室が2.5倍に。体長が数メートルあるカジキも丸ごと運べます。



琉球エアークommunicuter 代表取締役社長 伊礼 恭

成長のための貨物輸送力を拡充することも目的としています。例えば与那国島で水揚げされる大型のカジキや日本一の生産量を誇る久米島のクルマエビ、南大東島で豊富に水揚げされるマグロやサワラ、北大東島でのアワビなどの海産物資源を、迅速かつ大量に運べるようになります。また、自転車なども積めるようになるので、離島でのトライアスロンといったイベントの開

催につながるかもしれません。貨物室を大きくとったこの仕様は世界初。沖縄の離島事情に合わせてカスタマイズした航空機なのです。

### 島をつないで

### 沖縄の経済発展に貢献

RAC社長の伊礼恭は「2017年度末までに現有の5機すべてをこのQ400カーゴ・コンビに更新する予定で、旅客・貨物ともに輸送力のアップを図っていきます」と語ります。

RACはこれからも離島の皆さまの利便性を第一に、多くの島からなる沖縄の観光振興、経済発展に貢献できる航空会社を目指します。

### クルマエビが特産物である 久米島漁業協同組合から

これまでは本土出荷のピーク時期(12月~1月)であっても、航空機の貨物搭載量が限られていたため4社のクルマエビ生産事業者で生産調整を行っていましたが、これが解消されます。また近い将来、きれいで水温や水質が安定しており、栄養にも富んだ海洋深層水を使う量を10倍にする計画もあります。その際は生産量を増やすことも考えているので、今後の輸送力拡大に期待しています。



久米島漁業協同組合 参事 宮里 真次さま

### アワビの養殖事業に取り組んでいる 北大東村から

北大東村では、夏の台風や冬の季節風などの影響で、海上で水産物を育てる方法では安定供給ができないため、陸上養殖に取り組んでいます。特にアワビでは輸送力が大きな課題でしたが、航空機の大規模化による航空貨物輸送力のアップは、地元にとっても大変ありがたいです。



北大東島研究所 所長 中島 英太郎さま

## 地域とともに「眠れる資産」の活性化を

2015年9月、「JAL新・JAPAN PROJECT」が始動しました。これまで展開してきた地域コラボレーション企画「JAPAN PROJECT」とは「観光振興」と「農水産物」を掲げる理由は何か。経営戦略部の上野和孝が解説します。



### 「JAL新・JAPAN PROJECT」について

2011年5月からスタートした「JAPAN PROJECT」で、機内誌やホームページ、さらには国内線機内食で地元食材をご提供するなど、地域の魅力の発信に努めてきました。今回、それをさらに発展させ、昨年の9月30日に「JAL新・

JAPAN PROJECT」(以下「新・JAPAN PROJECT」)を立ち上げたのですが、これはJALグループの地域活性化への取り組みの総称です。「観光促進」「農水産物の6次産業化」を柱として、従来よりも幅広く、地域に根ざした活動にJALグループ全体で取り組んでいきたいと思っています。

### 三つの目的

今回あえて「新」と銘打って始動した目的は大きく三つあります。一つ目は、JALグループの力を結集して大きな力で進めようということです。従来の地域活動は、企画ごとに地域や担当部署が異なり、一体感が十分ではありませんでした。これから

は、JALグループとして各活動有機的に結びつけ、各地域にとって、より効果的な打ち出しができる活動にしていきたいと思っています。

二つ目は、一つ一つの活動に幅を持たせようということです。従来のプロモーション中心の活動だけでなく、販売のお手伝いをしたり、実際に購入をしたり、さらには、まだあまり知られていないものの魅力ある観光資源や地元の特産品などを地域の方々と一緒に発見・創作するところまでお手伝いしていきたいと思っています。

三つ目は、取り組み目標の明確化です。「新・JAPAN PROJECT」では、交流人口の増加、地元の産業への貢献、そして最終的には定住人口の増加につなげていくところまで目指したいと思っています。いずれも容易に実

現できるものでないことは承知していますが、目標を高く設定し、ゴールに向かって地域の方々と一緒に息の長い取り組みを目指していきたいと思っています。

### なぜ「観光促進」と「農水産物の6次産業化」なのか

「新・JAPAN PROJECT」の取り組み方針を決めるときには、社内でもかなり議論をしました。そのな



経営戦略部 マネジャー 上野 和孝 (1997年入社)

かです確認したことは、「自分たちの事業にもつながりがないと、息の長い活動にはならない」ということでした。それと同時に、私たちの独りよがりにならないように、地域が本当に求めていることは何なのかを各支店の担当者も交えて議論しました。その結果、航空運送業という私たちの本業にもかかわらず、かつ地域も求めていることに合致するのが、「観光促進」と「農水産物の6次産業化」だったということです。

### 青森県のお米と藍

「新・JAPAN PROJECT」発足時に青森県とタイアップして「晴天の霹靂」というお米を取り上げさせていただきました。これは10年という歳月をかけて開発した、青森県にとって初めての特A米です。青森県にお話を聞いてみると、「味には自信があるが、今年が初めての収穫であるため、存在を広く世の中に知っていただく必要があるということが目下の課題」とのことでした。そこで私たちは、JALの媒体での情報発信に加え、国際線ファーストクラスなどをご利用のお客さまにJALのラウンジでお召し上がりいただくことで、食に

こだわりのあるお客さまに「青天の霹靂」を知っていただくチャンスが増えるのではないかと考えました。私たちがお手伝いできたのはほんの一部に過ぎませんが、現在はスーパーでも売切れ続出という人気商品になっていると聞いて大変嬉しく思っています。

しかし、私たちの目的は地域の応援です。これで「ハイ、終わり」というわけにはいきません。さらに地元の方と話を進めたところ、「実はあおもり藍というものがある。染料に使われるが、食べることもできて体にも良く、地元で親しまれている」というお話があり、今度は「あおもり藍」のプロモーションのお手伝いをさせていただくこととしました。この藍を上手にお菓子に取り入れることができたのが「あおもり藍フィナンシェ」です。このお菓子の包装について折り鶴は、障がいのある方が折られており、そうした方々の社会参加にも積極的に取り組まれている姿勢に感動し、ぜひ私たちも一緒にさせていただきたいと思えました。「あおもり藍フィナンシェ」については、グループ航空会社の機内でお客さまにご提供しつつ、機内アナウンスやリーフレットでもPRするなどのお手伝いをさせていただきます。その他にも変色し

のビジネスにもつながる良い循環が生まれてくるのだと思っています。

### 観光施策にはテーマ性を

このような取り組みを進めるにあたっては、テーマ性のある観光を心掛けていきます。単純に「こういう食べ物と観光名所があるから来てください」と情報発信するだけでは十分とは言えず、その情報を受け止めた人実際に足を運んでいただくには、その情報を「自分ごと」として感じていただけるようなテーマ性を持たせることが重要です。これは、地域からのご要望が多いインバウンド（訪日外国人）向けの施策についても同様です。情報を見た人が「行きたい」と思うきっかけは何かを地元の方と一緒に話しながら地域ならではのストーリーを発見し、それをテーマに国内外でプロモーションや旅行商品を企画していきたいと思っています。三重県では、伊勢神宮が20年ごとに遷宮を行っていることにちなんで、「常若」をテーマにした企画を進めています。魅力的な企画に育てますので、どうぞ楽しみにしてください。

また、訪日外国人のお客さまには、気軽に日本各地へ足を運んでい

## ともに本気で、妥協せず、知恵を絞り、汗をかき！



三重県農林水産部フードイノベーション課  
みえの商品づくり企画・開発担当  
きよた たくや  
清田 卓也さま  
世界を目指せ! 亀山ラーメン会  
広報担当 きよたく

三重県は3つの「ない」がそろった、数少ない自治体でした。「空港」新幹線の駅「ご当地ラーメン」です。空港や駅はそう簡単には作る事ができませんので、2013年に地域の皆さまと協力してご当地ラーメン「亀山ラーメン」を作り上げました。そんな空港のない三重県と「食」と「観光」に関する協定を締結し、日本中そして世界中に三重県の魅力を発信する強力なパートナーになっていただいたことは本当にありがたいと思っています。

私たち「フードイノベーション課」はちょっと変わった組織です。行政にありがちな「平等」にものごを進めるといって考えではなく、本当にやる気がある事業者さまと、三重県の将来にとって必要なことをとことん一緒に取り組んでいく。全国でも三重県にしかありません。

今年の5月26日・27日には志摩市賢島で伊勢志摩サミットが開催されますが、私たちはそれが決まるずっと前から、三重県の食と観光の資源を活用した取り組みをやっていきたくて話を続けてきました。単に地域の食材を使うということだけではなく、それを作る生産者の皆さまの思いも乗せて「顔の見える取り組みにしたい」「一過性の打ち上げ花火に終わるのではなく、継続的に取り組んでいきたい」という思いを持ち続けています。

私たちは、できること・できそうなことを提案するのではなく、やりたいこと、やるべきことを提案してきました。相応な無理難題もぶつけてきたと思いますが、JALにはその期待に応えていただいています。私たちもその倍、知恵を絞り、汗をかき、一緒になって地域のために取り組んでいきたいと思っています。

三重県にとっては「ポスト・サミット」の取り組みとして、そしてJALにとっては「新・JAPAN PROJECT」の本格スタートとして、ともに頑張っていきたいと思います！

### 三重のブランドの発信

また、三重県とは「食」と「観光」に関する協定を結ばせていただき、こ



「JAL伊勢志摩パールライン スタンプラリー」を実施中  
(2017年3月末まで)。  
[WEB] <http://www.jal.co.jp/area/tokaihokuriku/ngo/>

ただけるよう国内線の新運賃「Japan Explorer Pass」を設定しました。世界26地域で展開している海外向けサイト「Guide to Japan」も上手に活用し、海外のお客さまへのアプローチも加速させたいと思っています。

### ともにつくる 農業の6次産業化

農業の6次産業化に関しては、まだまだ私たちにできることは限られており、直接お手伝いできるのは本業である輸送の部分だと考えています。

地域のご要望をうかがってみると、海外のマーケットに出たいという思いがとても強いことがわかります。しかし、海外進出は、ただモノを海外に運べばいいというものではありません。商品や数量によって販売に適した国・場所も異なってきますし、海外での通関や現地での配送、品質管理など、海

の2016年4月から三重のブランドを国内外に発信しています。現在は伊勢志摩サミットで注目が集まっている三重県ですが、サミット終了後も、いかに三重のブランドの魅力を伝えていくかが目下の地元の課題と聞いています。私たちがサミット後を見据えた息の長い取り組みのお手

外で地元ブランドを販売するには、解決しなければいけない課題が数多くあります。これらを私たちが担うことはなかなか難しいことから、どうしても時間がかかってしまいます。そこで、私たちは地元ブランドの海外進出への貢献を目標として地域のニーズに合った方法を一緒に模索する一方で、私たちがすぐにお手伝いできることとして、どのような商品が売れやすいか、パッケージはどのようなものがあるかなどの商品開発の意見交換というところから始めていただいています。

さきほども例に挙げた青森県の場合でいえば、ある地元特産品を機内で販売するにあたって、若い女性をターゲットにするためにはどのように改善するといいか、デザインやパッケージをどうすればいいかなどについて、意見を交換したりしています。

「日本には素晴らしい農産物があるのに県外輸送が進んでいない、魅力的な観光資源があるのにインバウンドの恩恵を受けられていない」といった地域がまだまだ数多くあります。そのような地域の皆さまと「新・JAPAN PROJECT」で一緒に結んで、少しでも地域の活性化に貢献できると嬉しく思います。



あおもり藍フィナンシェ

# 翼を育つる

— 新しい技術、伝える技術

## 第2回 パイロット

空の安全・安心は、パイロットの腕ひとつにかかっているとされた時代がありました。時は流れ、航空システム全体の複雑化と電子化が進み、空の交通も過密になってきており、安全・安心に対する社会からの要請がますます強くなっています。そこでJALは、操縦技術だけでなく、フライト中の安全確保に求められる能力を発揮できるパイロットの育成を進めてきました。今回は、これまでに積み重ねたノウハウを活用しながら、さらに新しいものにチャレンジするJALの取り組みについて紹介します。

### 事故ゼロを目指して

ライト兄弟が飛行機を飛ばしてから100年あまり。当初は危ない乗り物でしたが、航空機の飛躍的な進歩やそれに合わせたパイロットの操縦技術



運航本部 777型機 機長  
鶴谷 忠久 (1986年入社)

審査にとどまらず、機長の養成や、副操縦士昇格訓練のMPL(Multi-crew Pilot License)でも導入されています。

### 進化したPDCAサイクル

コンピテンシーに基づく考え方を実現していくために欠かせない手法があります。それはISD(Instructional System Design)という教育や訓練の開発におけるPDCAサイクルです。

教育や訓練を進めるうちに、うまく行かないことも出てきます。例えば、ある訓練生の進捗が芳しくなかったとき、一昔前であれば注意したり励ましたりして済ませてしまったのですが、

の向上、航空管制施設などの整備により、事故率は劇的に下がりました。しかし、残念ながら1970年代にはその数字は下げ止まり傾向となりました。そこで、事故率ゼロを目指すために注目されたのが、人間および人間を取り巻く環境にかかわる部分、すなわちヒューマンファクターです。

### 安全運航をマネジメントする

このヒューマンファクターズへの取り組みの変遷について、運航本部の鶴谷忠久は解説します。

「1980年代中盤、いち早く世界のパイロット訓練の動向に合わせるべく、JALはCRM訓練を日本のエアラインで初めて導入しました。これはヒューマンファクターズに基づいた訓練で『リソースを有効活用してチームとして安全運航を確保する』ことを目的として、パイロットの行動様式を

ISDでは「この人がうまくいかなかった合理的な理由は何かだったのだろう」と考察します。本人の能力レベルのみならず、システムや教材、教官の教え方にも問題がなかったのかどうかを徹底的に調査・検討し、改良を加えて、さらに効果を検証していきます。このように課題を合理的に分析、改善して標準化するシステムが、現在のJALの訓練の根底にあるのです。

### 最先端の訓練デバイス

合理的な最先端の訓練デバイスを採用していくことも、コンピテンシー獲得、維持、そして向上の具体化の方法のひとつです。

例えばシミュレーター。お客さまを乗せたフライトに近い環境の訓練では、国土交通省航空局の認定に合致した能力の高いシミュレーターを活用します。シミュレーターは操縦技術の修得にはとても効果的な訓練デバイスですが、その維持・運営には多大なコストがかかります。

そのため、手順を覚えるといった初期訓練でのより効率的な方法を模索していました。そこで、注目したのが「マイクロソフト社のホロレンズ」です。これはヘッドマウントディスプレイ

「個人ではなくチームとしてフライトに取り組む」という形に変化させていくものです。当初「コックピット・リソース・マネジメント」としてスタートしたCRMでしたが、複雑化した航空システムにおいては、もはやパイロット間の行動様式の改善だけでは不十分でした。そこでCRMは、客室乗務員を含むクルー全員、さらには、整備士、運航管理者、管制官なども含めて安全確保のためのマネジメントを行っていく「クルー・リソース・マネジメント」に発展してきたのです。」

こういった流れをさらに突き詰めていくなかで、原点に立ち返ってパイロットの能力全体を見直す必要がありました。そこで生まれたのがコンピテンシーに基づく考え方です。運航乗務員におけるコンピテンシーとは、パイロットの能力を「標準化された仕事・業務を行うための知識・姿勢・スキルの組み合わせ」ととらえ、パイロット個人および全体の強み・弱みや行動の傾向をIT技術により詳細に評価してデータ化し、理論的・科学的に高めていくものです。この取り組みは、JALパイロットの定期訓練や



ディスプレイをとおして見える3Dのコックピット



マイクロソフト社のホロレンズ

I型の表示装置で、中東を除くアジアではJALのみが他社に先駆けて共同開発を進めています。ホロレンズによつて、シミュレーターを使うことなく、バーチャル空間を作り出すことができるようになります。

ホロレンズにはユーザーに大きなメリットをもたらす多彩な特色がありますが、そのなかから特徴的な3点を紹介します。

一つ目は非常に精緻なグラフィックが表示されるということです。透明な

### 整備士もホロレンズを活用

整備のチャレンジは“飛行機そのものを教室に持ってくること”です。整備士の技量は飛行機を通じて伝承されてきました。革新的なテクノロジーにより、いつでもどこでも三次元の“飛行機”に触れ合うことができる環境を作り出し、安心への思いを込めたベテランのノウハウの伝承を促進していきます。



教室でも実物大のエンジンを再現できます。



ディスプレイをおして見える目の前の空間に、あたかもそこに存在するかのような3Dコンピュータ・グラフィックを合成して表示します。

二つ目はスタンド・アローン型装置であるということです。外部装置を必要としないので、使用場所を選びません。

そして三つ目であり、最も優れているポイントと言えるのが、複数のユーザーが同時に利用できることであり、今後開発していききたい機能です。各ユーザーは同じ3Dグラフィックを共有して自身の位置から見たり操作したりすることができるので、眼前のグラフィックは、もはや仮想というよりも現実に近いものとなります。

相互理解が重要な航空機システムでは、共通の体験をどこでも提供できるホロレンズの活用が非常に有効だと考えています。

### JALクオリティを届けるために

これまでご紹介してきたように、JALは「合理性」「客観性」「科学的アプローチであること」を常に求めており、ふさわしいと判断すれば新しいものを貪欲に取り入れ、安全・安心に

余裕を持って作業できているかどうかなどをモニタリングし、さらに、これから先、自分たちがどうなるかについても2人でモニタリングしながら計画を修正していきます。これに対して教育をしていくこと自体が新しいことなのです。

### 未来に向けて

JALでは30年、40年先の未来を考え、最先端のものを取り入れながら、安全でより良い教育プログラムをつくりあげていくというチャレンジを続けており、MPLもその一環です。

また、基礎教育にあたる後進の育成にも注力しています。副操縦士も教官として教育プログラムへ参画させることで、彼ら自身の能力開発にもつなげると同時に、次世代の安全の基礎教育の専門家をつくるという狙いもあります。

星野は言います。

「パイロットにとって最も重要なことは、たとえどんなことが起ころうとも、お客さまやクルー、航空機を安全に運び、無事に戻ってくることです。JALは、さまざまなことに柔軟に対応できるたくましさを持ち、安全運航を実現できるパイロットの育成に今後も取り組んでいきます。」

つながる訓練の質を高めています。鶴谷は決意を語ります。

「最大の目的は、安全を最優先に考えながら、JALクオリティをお客さまにお届けする人材を育てることです。悪天候が予想されていても、その影響を極小化する判断を行う。客室内の快適さを保ち、最大限のサービスをご提供できる環境を整える。お客さまにとってベストなフライトができるパイロットであるために、これまでに蓄積したノウハウは絶対に失わないようにしながらも、私たちは新しいものにチャレンジし続けていきます。」

### 日本初の訓練プログラム

航空機は電子化が進み、空の交通量も過密になりました。安全なフライトを実現するためには、機長と副操縦士はかつてと比べて細かく連携することが重要になってきており、2人がチームとして機能することを前提とした初期教育が必要になっていきます。その答えとなるのが、MPL (Multi-crew Pilot License)です。欧米でも徐々に普及が進んでいる最新のプログラムで、日本ではJALが初めて導入を決めました。

### 安全教育を初期段階から

MPLは、訓練の初期段階から安全教育を徹底的に身につけるプログラムです。

パイロット養成にあたる運航訓練審査企画部の星野信也は「子どものころに学んだことというのは、人格のコアを形成します。同じように、初期段階で学ぶ安全教育をパイロットのコアに育てていかなければなりません」と話します。

人間が今でもパイロットとして乗っている意味とは、想定外の事態が起きたときでも安全を保つためです。例えば世界では、航空機の異常姿勢からの



運航訓練審査企画部長  
777型機  
星野 信也  
(1987年入社)

回復に焦点を当てたプログラムの準備が進んでいますが、MPLでは最初からこれを身につけるようにしています。また、かつてであれば基礎教育後の実践段階で教えていたスレット・アンド・エラー・マネジメントを最初の教育から中心に据えています。その日に起こり得るスレットとは何かを分析して対応する。それを訓練のなかで繰り返し実践して定着させていくのです。

### 最先端の技術

最先端の技術革新でできたシミュレーターをフルに活用することもMPLの特徴です。

異常姿勢の回復であれば、まずシミュレーターを使って手順を十分に理解したうえで、実際の航空機で体験します。危険を伴う科目であっても、教育訓練効果を下げない範囲で高い教育効果を得ています。教育とは、失敗する場です。MPLではシミュレーターなどの活用によって、実際の航空機ではできない失敗を経験する機会を十分に用意しています。

また、近年の航空業界で研究が進んでおり、MPLでも既に導入しているのが、人に対するモニタリング教育です。2人体制のフライトで、相手が

## VOICE

### パイロットとしても 母としても成長したい



777運航乗員部 副操縦士  
長谷川 千春(1998年入社)

副操縦士になって7年目のことです。自然妊娠は難しいと診断され、本格的な治療に専念しました。2年間にも及ぶ不妊治療。何度もトライしてようやく子どもに恵まれました。その後、双子も出産し、当初の治療期間も含めて産休・育休で6年間、フライトを離れました。家から外を見上げると飛行機が目に入ります。子どもたちを寝かしつけながら「私はあそこに帰れるだろうか」と眺めていたのを覚えています。ある日、子どもに「ママは飛行機に乗っていたんだよね?」と言われたときに、「過去の話にしたくないな」と復帰を決めました。

夫は仕事を時短勤務に切り替えてくれました。また、ご近所の方々や園の先生方まで復帰をサポートしてくれました。地上スタッフや復帰訓練の教官方からもたくさんの励ましや支援をいただき、2015年11月より再びお客さまを乗せてフライトできるようになりました。

副操縦士になりたてのころは、「自分で頑張るしかない」という思いが強く、何でも背負い込んでいた気がします。復帰してからは、大変なときは周囲の皆さまの協力を得ながらでないと乗り切ることはできない、「人と人とのつながり」を強く実感するようになりました。こうした経験は、クルー間におけるコーディネーションなど、さまざまな形で日頃の運航に良い影響が出ていると思います。母子ともに支えてくださる皆さまの気持ちに応えるためにも、今後もこれまでに以上に安全運航を心掛けていきたいと考えています。

### 訓練中断のときも 前向きに取り組む



767運航乗員部 副操縦士  
谷田海 博孝(2008年入社)

子どもの頃からの憧れだったパイロットになるため、2008年にJALに入社しました。アメリカ・カリフォルニア州ナパにあった訓練所で充実した訓練期間を過ごしていましたが、所長にJALの経営破綻と訓練中断を告げられたときは、目の前が真っ暗になりました。

日本に戻ってからは中部国際空港で地上勤務。日本での研修中に訓練が中断した仲間が頑張っている姿を見て、1日でも早い訓練再開を実現するために、自分も目の前の仕事に精一杯取り組もうと気持ちを切り替えていくことができました。機長の方々にも、私が訓練生だと知って言葉をかけていただくなど、温かく接していただいたことがとても励みになりました。

お客さまや皆さまのご理解とご支援をいただき、当初予定されていた中断期間は大幅に短縮され、訓練が再開されることとなりました。一度は夢をあきらめかけた経験もあるため、2015年12月に副操縦士となった今では、常に感謝の気持ちと謙虚さを持ち、一つのフライトを大切にしています。お客さまに安心して乗っていただくために、「このフライトで必ず成長する」と目標をひとつ掲げて毎回のフライトに臨み、自分自身のレベルを高めることで安全運航につなげていきたいと考えています。

アジア・オセアニアの大学生に真の日本の姿を知ってもらうこと、日本を含む各国の大学生に相互理解を進めてもらうことを目的として、1975年にJALにより始められたJALスカラシッププログラム。近年では日韓の中学生の交流プログラムも開始されるなど新たな展開を見せています。1990年よりこれらを引き継いで運営する公益財団法人JAL財団の山口順一常務理事に、その変遷や近況について聞きました。

**正しい理解を深めるために**

1974年1月、アセアン諸国を歴訪された田中角栄首相(当時)は、急速な経済進出により日本に支配されるとの危惧を抱いた学生たちによる反日デモに遭遇されました。その誤解を解く



第1回プログラム修了式(1975年)  
中央はJAL社長の朝田静夫(当時)

# アジア・オセアニアの 友好と発展のために

## JALスカラシッププログラムの40年

ためにJALとしてサポートできることはないかと考え、各地の学生に真の日本の姿の理解と、日本の学生などとの交流による相互理解を深めてもらうためのプログラムを開始しました。40年を経た現在は、当初のフィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイに、グアム(アメリカ)、韓国、オーストラリア、中国、

台湾、ベトナム、カンボジア、ラオス、インドを加えた各地から、毎年25名前後の学生を日本へ招き、初夏の約3週間、年ごとに変わるテーマに沿って見聞を重ね、考察し、その成果を発表してもらうという形式でプログラムを進めています。初期の参加者の関心は、「先進国の日本について知りたい」という一点に絞られていました。しかし、近年は、「他の参加者の出身地、考え方や価値観も知りたい」と関心が多様化しつつあるため、日本を含むアジア・オセアニア各地の関係や地域全体にも視野を広げ、今年のテーマも「アジアの未来予想図 - COMPASS TO THE FUTURE OF JAPAN AND ASIA」としています。

さらに、近年は石川県のご協力により、伝統文化に彩られた金沢市、白山市や、夏祭りなどの伝統行事や豊かな自然を体験できる能登を訪れることとしていきます。これにより「日本が近代的・合理的なもの一辺倒の先進ハイテク国というわけではなく、それらと伝統文化や自然を調和させて成り立つ国であることに気づいた。独自の伝統文化や自然を保ちつつ自国を発展させるための良い参考となった」との感想が多く述べられるようになっていきます。



公益財団法人JAL財団 常務理事  
山口 順一

**日韓中学生対象の新プログラム**

2015年に国交正常化50周年を迎えた日韓両国は、さらに相互理解を深め、強い信頼関係を築いて力を合わせ、お互いの発展を目指すことが望まれています。そこで同年から、よりソフトな感性を持つ両国の中学生の交流



石川県で国際交流まつりに参加(2015年)

**プログラムを開始しました。**

1年の間をあげてお互いの地を訪問し合うもので、初年度にあたる昨年は、和歌山市の中学生8名に韓国大邱市で、当地の中学生8名と交流してもらいました。今年は、大邱市の同じ中学生を和歌山市へ招き、同市の中学生と再会してもらう予定です。4泊5日の相互訪問では、お互いの家庭に2泊ずつホームステイを行います。また、学校行事にも参加してもらい、ご家族、他の生徒、先生方にも交流に加わっていただくこととしています。

既に多方面より「非常に良い取り組み」との評価をいただいております。他の国・地域へと対象を広げる価値も十分にあるものと考えています。

**卒業生のネットワークづくりへ**

これまで、大学生を対象としたプログラムの卒業生が自発的に交流を続け、誘いあって来日し、財団を訪れるということが少なからずありました。そこで、親近感を深めてくれた卒業生を日本にすぎ留めておきたいと考え、2013年より歴代卒業生の縦と横のつながりを作る同窓会の開催に着手しました。マニラとクアラルンプールを手始めに既に7つの国・地域で開催しています。「国の発展の参考とするために先進国の日本を見たいと考えて参加したが、自分の成長にも大きく役立つ。同じ思いを持つ仲間と協力して恩を返したい」との言葉を各

地で数多くいただいていることが印象的です。数多くの卒業生がプログラム参加後

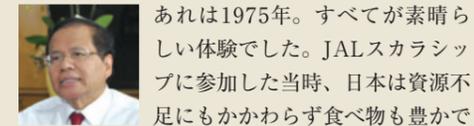


韓国大邱市の宿舎にて  
(日韓中学生交流、2015年)

**JALスカラシップ  
40周年記念フォーラムに  
寄せられたメッセージ**

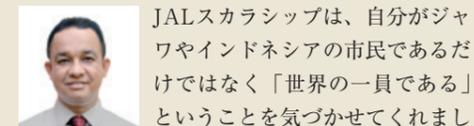
(インドネシアの現役関係より)

**リザル・ラムリ海洋担当調整大臣  
(1975年度・1期生)**



あれは1975年。すべてが素晴らしい体験でした。JALスカラシップに参加した当時、日本は資源不足にもかかわらず食べ物も豊かでも恵まれた生活を送っていました。一方、インドネシアはエネルギーが豊かで土地も肥えているのですが、多くの国民が食にありつけずに苦しんでいたことに疑問を持ちました。日本での経験から、インドネシアの子どもたちが国とともに成長するためには、教育が必要だと気づきました。多くの子どもたちが学校に通えるよう起こした運動が実を結び、政府によって6年の義務教育が導入されました。インドネシアの学生に、日本の学生と文化交流を行う機会と学ぶ機会を与えてくださり深く感謝します。

**アニス・バスウェダン教育・文化大臣  
(1993年度・20期生)**



JALスカラシップは、自分がジャワやインドネシアの市民であるだけでなく「世界の一員である」ということを気づかせてくれました。視野も広がり、多様性を尊重する基礎ができ、平和の大切さも知ることになりました。異文化交流の経験は、自国の文化への理解も深めてくれました。海外に行くことで自分自身や、そのバックグラウンドを理解することができたのです。私の心は皆さまとともにあります。2カ国間の友情と連携を継続していきましょう。

に各国で重要なポストに就かれています。なかでも、インドネシアではお二人の卒業生が現役関係として活躍されています。昨年、ジャカルタで同窓会を兼ねた「JALスカラシップ40周年記念フォーラム」を開催した際、残念ながらお二人が、電話回線を利用して熱のこもったスピーチをしてくださり、会場を感動で満たしてくださいました。卒業生の皆さまには、プログラムの継続、発展にご支援をいただくとともに、そのネットワークをさらに広げ、その結束により日本を含むアジア・オセアニア各地の相互交流の促進や、それによる地域全体の経済・文化的発展にご尽力いただければ大変ありがたいと考えています。



同窓会を兼ねたJALスカラシップ40周年記念フォーラムの様。在インドネシア日本大使館の後援を得て盛大に開催されました。