



Weekly Report

名古屋みなと

世界に希望を生み出そう

2023~2024

承認 1966年 5月12日 例会日 金曜日 12:30
 例会場 名古屋マリオットアソシアホテル
 事務局 TEL 052-221-7020 FAX 052-221-7023
 E-Mail office@portnagoya-rc.com
 URL http://www.portnagoya-rc.com
 会長 柳澤 講次 幹事 藤掛 誠一郎
 広報・雑誌・会報委員長 野崎 修

CREATE HOPE in the WORLD 世界に希望を生み出そう R.I. 会長 ゴードン・R・マッキナリー



第 2698 回例会 No.28
 2024年(令和6年)3月22日(金) 晴
 「セイリング」

出席報告

会員 61名中 47名 出席率 77.04%
 ○スピーカー
 神奈川工科大学航空宇宙専攻客員教授、元 JAL 機長
 丸山 佳男氏
 ○ゲスト
 名古屋中央ローターアクトクラブ
 会長 大坪 和樹君

会長挨拶

会長 柳澤 講次君



皆さんこんにちは、2週間のご無沙汰でした。さてコロナ等いろいろな事件が終わりをつげ、今週にはマイナス金利が終わり、いよいよ経済活動の変化の波が押し寄せてきました。4月からは働き方改革、少子化対策など、日本がどのような方

向に進んで行くか問われる今日この頃です。

そしてこの働き方改革の中、自分と家族の時間を大切に、物価上昇の中で給料も増えて人間らしい生活が送れるような社会の実現を目指すことが言われています。我々建設業界の中でも「未来への投資」として実行していきます。しかし、昔話で恐縮ですが我々の子供のころは「手に職をつける。」ことが必要だとよくいわれました。「手に職」とは人にはできない特殊な技能知識を持つことだと思いますが、今の自分があるのも若いころ身に着けたもののおかげとおもっております。でもそれを習得するのはとても嫌なこともたくさんありました。今の転職サイトのコマシャルを見ていると、ちょっと心配になってきます。多様性と自己責任は背中合わせだと思います。若き苦勞は買ってでもしろと私は信じています。

さて今日の丸山先生ですが、安全が絶対のパイロットになるには、ことばでいつくせない訓練勉強の過程を踏んできたと思います。パイロットになり社会貢献につながったプロセスなどお聞きしたいと思います。よろしくお祈りします。

認証伝達

ポリオプラス・ソサエティ

芹澤 謙一君



ニコBOX

(丸山元機長、日頃聞けない話楽しみにしています) 柳澤会長
 (丸山佳男さん、本日の卓話よろしくお祈りいたします) 藤掛幹事
 (とても楽しみにしています) 寺本君
 (誕生祝のお花ありがとうございました) 高田君
 (丸ちゃんご無沙汰です。卓話よろしくお祈りします) 野崎君
 (丸山様、今日の卓話よろしくお祈りします) 嶋田君
 (来週1週間入院します。その為来週は欠席いたします。再来週には戻ってきます)

本日合計	13,000 円
累計	1,399,620 円

同好会報告

「名古屋掖済会病院 映画観賞会について」

何でもやってみる同好会 会長 橋本 美穂さん



掖済会病院のドキュメンタリー映画を 4/9 に名古屋みなとロータリークラブで貸し切り上映させて頂く事になりました。詳細は幹事報告で補足します。鑑賞料金は、案内書には 1,800 円と記載がありますが、同好会の補助金等を充てさせて頂き無料で開催させて頂きます。キャパが 40 名となりますのでお早目のお申込みをお願い致します。皆様のご参加をお待ちしております。

とき 17:30 受付 18:00 上映開始
映画タイトル 『その鼓動に耳をあてよ』
場所 「ナゴヤキネマ・ノイ」
名古屋市千種区今池 1 丁目 6-13
今池スタービル 2F

幹事報告

藤掛 誠一郎君

1. 地区などの報告です。3月9日米山奨学期間終了者歓送会に神谷君、3月12日地区研修・協議会 分科会全体会議に長瀬君3月14日第6回グローバル奨学生・平和フェロー委員会に猪子君・長瀬君が出席していただきました。出席していただいた皆さま、ありがとうございました。

2. 名古屋掖済会病院 映画鑑賞会についてですが、本日の資料にありますように4月9日(火)17:30 受付、18:00 から上映開始で、開催場所は今池に新たにできました「ナゴヤキネマ・ノイ」という映画館です。上映終了後に支援金授受の式典も行います。この映画は「その鼓動に耳をあてよ」というタイトルで、ドラマではなく「断らない救急」を知るリアルな現場の映画です。以前お話ししました土日開催を予定していましたが、映画館との調整で土日は貸し切りができず、「休館日である火曜日なら」ということで大変ご無理を聞いていただきました。皆さんの参加費は無料とさせていただきますが、40名定員の会場のため出欠確認はさせていただきます。皆様のご参加をお待ちしております。4月2日(火)までにご返信をお願いいたします。

3. ランドセルプロジェクトについてですが、本日現在で31個集まりました。来週の月曜日25日を締切とさせていただきます、来週、豊田市まで行きランドセル贈呈式を行う予定です。ランドセルのご提供にご協力いただいた方々には、ランドセル贈呈式の写真を入れてお礼状を作成し、感謝をお伝えしたいと思います。皆さま、ご協力ありがとうございました。

4. 能登半島地震の義捐金活動は4月末までとさせていただきます。引き続きご協力のほどよろしくお願いたします。

以上です。

卓話

「危機管理について」

神奈川工科大学航空宇宙専攻客員教授、元 JAL 機長
丸山 佳男氏



年初の羽田空港での航空機衝突事故は皆様の記憶にも新しいと思います。能登半島地震の救援物資を運んでいた海上保安庁5名の方々が亡くなりました。災害が災害を呼ぶのかと暗澹たる気持ちになりました。

一方で日本航空機の緊急脱出は全員無事に行われました。まさに奇跡的成功と言っても良いと思います。何しろ最初にテレビに映ったのが、客室の窓から火が吹いている映像でしたので、息が詰まる思いで報道を見ていました。機体が燃えている映像がしばらく続きました。しばらくしてようやく、客室が燃え上がる前に全員脱出していた事がわかり胸を撫で下ろしました。

日本航空での緊急避難訓練は年一回行われます。実際の航空機と同じ装備のモックアップと呼ばれる施設を使って訓練が行われます。今回のような滑走路逸脱、加えて緊急降下、海上着水そして海上脱出等が行われます。初動がきちんと出来なければベテラン、新人を問わず訓練教官から撒が飛びます。余りにも対応ができていない場合には業務停止となり再訓練が実施されます。そういう厳しい訓練をしてきた客室乗務員だからこそ対応できたのだと思います。航空会社3社での経験がありますが、日本航空は設備、教官を含めた訓練環境、そして何より客室乗務員の高い意識は群を抜いていると思っています。

羽田空港は世界でも有数の混雑空港です。2022年の資料では離着陸回数は年間約39万回となっています。世界一は米国のアトランタ空港の約72万回です。羽田空港は最も忙しい時には同一滑走路では90秒間隔で離着陸を行っています。平行滑走路においては条件が満たされれば同時離着陸もあります。5本目の滑走路も計画されており、ますます混雑度が上がってくる状況です。

運航業務は世界で最も失敗が許されない仕事の一つです。でも「ヒヤリハット」と呼ばれる危うい出来事、小さなミスは起こります。多くのヒヤリハットを経験しながら、幸運もあり事故を起こさず済んだ約40年の航空人生の危機管理についてお話したいと思います。

基本編成ではパイロットは2人そして客室乗務員は機種によって異なりますが、ドアの数だけおります。重要なのはチームで情報を共有することです。まず当日の運航環境についてパイロット2人で確認してフライトプランを決定します。同じ情報を見ているも認識が異なる場合が多々あります。互いに自分の認識を話

した上で具体的な対応策を共有します。次は客室乗務員とのブリーフィングです。当日の運航状況を伝えます。返事の良い人ほど質問をすると分かっていない事もあります。工夫が足りないのでしょうか。重要な項目がある時はその項目について、特別な項目のない時には最近の事例を使って基本的なオペレーションのレビューを行います。チームがまとまりますと色々な情報がスムーズに集まってきて、結果的に判断が容易となります。

フライト中タイムプレッシャーや天候の急変などストレスがかかると、どうしても注意がそちらに向いてしまい平常心が崩れがちです。こんな時に危険因子（今回はヒヤリハットと呼びます）が忍び寄ってきます。このヒヤリハットはまるで生き物のように心の隙間にやってきてエラーを誘発させます。自分で意識できないものですので厄介です。一つの事例ですが、空港に進入降下している時のことです。前方に積乱雲がありこれを避けるため管制に避ける方向をリクエストします。他の航空機も避けるために管制と連絡を取っていますのでなかなか連絡が通じません。どんどん雲が近づいていますので2人とも気が気ではありません。ようやく管制の許可を得て雲を避けた時には風の変化で制限速度を超過してしまいました。速度超過は航空局への報告義務があり、復帰訓練が必要な場合には終了するまで業務停止となります。

また別の事例ですが、進入中に着陸装置（ランディングギア、いわゆる車輪です）が故障し降りないと言う事象がありました。トラブルとしてはかなり重大です。チェックリストに従い対応していましたが上手くいきません。管制に許可をもらって他の航空機の邪魔にならないところに行ったり、地上スタッフと連絡を取ったりとパイロットのワークロードは一気に高まります。機長及び副操縦士の2人ともがこれらの対応に集中してしまい燃料が少なくなっていることに気づきませんでした。気づいた時には燃料が無くなり墜落してしまいました。機長、副操縦士が同一事象に集中しないように訓練を受けていても、目の前に起こった出来事に気を取られるのが人間です。どのような状況でもフライトに影響が出ない様、自動操縦装置、フライトマネージメントコンピューターを駆使して航空機が安定して飛ぶことを考えます。これらをモニターしながらできた余裕を使って目の前の出来事に対処することが、パイロットのマネージメントです。

時間に限りがありますので余裕の時間での作業の優先順位を決めることが重要です。とにかく後回しにできる作業は行わず、優先順位の高い順に進めることです。

安全に関していろいろお話ししましたが、個人での経験には限りがあります。多くのヒヤリハット情報を収集し、起こる前の対応（Reactive < Proactive）に全力を上げることが大切です。ヒヤリハット情報は宝の山です。この情報を集め、解析し、対応を添えてフィードバックすることが安全推進の根幹だと考えています。明日の自分を助ける、ということ意識して啓蒙活動に励みました。

小さな努力が明日の自分の運航を守る大きな成果につながる、と言う実感を持ってもらえれば幸いです。

運航もそうですが安全推進活動も減点法です。通常運航そして事故、アクシデントがなければ0点、何かあれば減点です。0点を目指してもがいているうちに定年退職となったことは、幸せなパイロット人生だと思っています。

月	日	今後の例会予定
3	29	卓話 株式会社スタジオボディエム代表 健康運動指導士 南 幸恵氏 17F「コスモス」
		港友例会 新入会員自己紹介 嶋田 憲三君 17F「コスモス」
4	12	創立 58 周年記念例会 (Partner's Night)
	19	例会変更 RFF 5/10-11 (5/10 会場で例会)
	26	休会
	3	休会
5	10	地区研修協議会報告 17F「コスモス」
	17	港友例会 新入会員自己紹介 北川 喜己君 17F「コスモス」
	24	卓話 ウズベキスタン交流支援代表 ブニヨドベック氏 17F「コスモス」
	31	休会