

国際ロータリー第 2790 地区 第 8 グループ

創立 1957 年 3 月 23 日

銚子ロータリークラブ会報

第 3295 号 2025 年 2 月 5 日(水)発行

例会場 銚子商工会館 5 階大会議室 (銚子市三軒町 19-4)
TEL0479-23-0750 FAX0479-25-8789

本日のプログラム

「新入会員卓話」 森田 兼司会員

前回例会報告 (1 月 29 日)

銚子・銚子東 RC 合同例会 銚子プラザホテル



点鐘 (18 時): 寺内 忠正会長

国歌君が代斉唱

ロータリーソング: 四つのテスト



ビジター紹介:

千葉科学大学 危機管理学部

航空技術危機管理学科 パイロットコース

教授 津村 準様 (卓話)

会長挨拶

皆さんこんばんは。まず、千葉科学大学 航空技術危機管理学科 津村教授 ようこそお越しいただきました。津村教授とは、卓話をお願いに行った時コクピット・計器のお話しなどもさせていただき、個人的に好きな部類のお話でしたので、つい長居してしまいました。本日の卓話もそうですが、また寄らせていただければと思います。本日は合同例会です。しかも両 RC でこれだけ集まりました。なぜか嬉しいです。前日土曜日に会長幹事会がおこなわれました。まず、地区大会、登録開始が 9:00 で 10:00 から入場セレモニー？が行われるそうです。入場時に入場曲が流れるようで第 8 グループは安室奈美恵さんのヒーローだそうです今まで聞いた事がない試み？なのでどうなることやらですね！

次に 3/9 インターシティミーティング 13:30 点鐘で場所は、ここ銚子プラザホテル講師はラジオパーソナリティーのきゃん ひとみさんです。私的には、きゃんひとみさんと言いますと、よく聞いている BayFM のパーソナリティーのイメージですが、俳優もやっているそうです。知りませんでした。

そして第 8 グループ親善ゴルフ大会です。5/29 山田ゴルフクラブです。特に両 RC ゴルフ会は参加よろしく願いいたします！以上、業務連絡でした・・・

インフルエンザが大流行しております。A 型は下火になりつつあるそうですが、これからは B 型が流行るそうです。皆様、くれぐれもお気を付けください。

2024-25 年度ステファニー A. アーチック R I 会長 銚子 RC Email d2790@choshi-rotary.club



The Magic of Rotary

H P <https://www.choshi-rotary.club>

製作◇広報・会報委員会 東川祐太郎 大岩將道 須永清彦 林紀宏◇



幹事報告【週報拝受】旭RC、館山RC

1. コーディネーターニュース 2025 年 2 月号
2. 2025-26 年度地区補助金申請書
…ガバナー事務所
3. 親善ゴルフ大会のご案内
…第 8 グループガバナー補佐
4. 2024 COMCUP ご報告
…NP0 法人 B e C O M



卓話者紹介 東 祥三会員

卓 話

「Air Line Pilot と言う仕事と
それを目指す若者の訓練」
千葉科学大学 危機管理学部
航空技術危機管理学科パイロットコース
教授 津村 準 様



簡単に自己紹介させていただきます。1951 年（昭和 26 年）生まれで、出身は鳥取県 それも銚子と違い 360 度山に囲まれたところで育ちました。大学入学と同時に上京し、大学 3 年の時に JAL の自社養成として入社し、4 年半の訓練の後 B747 のセカンドオフィサーとして乗務を開始しました。

5 年後に副操縦士、10 年後に機長に昇格しほぼ 30 年 B747 と共に過ごし、B747 の退役に伴って B737 に移行し、会社破綻に伴ってスカイマークジェットスターと移り 65 歳の定年で飛行機を降りました。総飛行時間 21,130 時間趣味で飛んでいるグライダーが 1,200 時間です。その間無事故

でお客様を怪我をさせた事ありません。ただ乗っている機体が故障したことは多々ありますが、エンジンを止めたことはありません。ヒヤッとしたことはそれなりに有ります。

さて現代の旅客機とそれを飛ばしているパイロットについてどんなイメージをお持ちでしょうか？コンピューターがこれほど進んでいるのに、またドローンや無人機がこんなに飛び始めているのにパイロットが必要なんだろうか？自動操縦装置を入れればあとは何をしているんだろうか？と思われた事は無いでしょうか。あるいは普段はどんな生活をしているのだろうか？とかについて話してみたいと思います。

皆さんはほとんどの方が戦中あるいは戦後の生まれの方々だと思いますが、ジェット旅客機が飛び始めた昭和 30 年代の頃のcockpitには特に国際線では 5 人の乗務員が乗っていたのをご存じの方もいらっしゃると思います。機長 副操縦士 航空機関士 航法士 通信士の 5 人です。無線機器の発達に伴って通信士と航法士が必要なくなり、2000 年代に入るとすぐに最後まで 3 人乗りで運航していた B747 クラシックが退役して、特殊な用途の機体以外は全て 2 人乗りになってしまいました。私も 3 人乗りでしかも 4 発の飛行機に 30 年も乗り続けたものですから初めて 2 人乗りでエンジンも 2 発、重量も 4 分の 1 以下の機体に乗った時は戸惑いっぱなしでした。4 発のジャンボに乗っていた時は訓練でエンジンを 1 発止めた時ものんびりしたもので、処置が終われば普通に飛んでいたのですが、B737 の訓練の時は 1 発エンジンを止めてその処置が終わった後ほっとしていたら、「津村さん其のあとやる事は？」と言われてハッとして緊急事態を宣言しなきゃいけないんだった、なんてこともありました。もうひとつ 2 人乗りになって劇的に変わったのは、コンピューターです。我々は FMS (flight management system) と呼んでいるシステムでこれでエンジンを含めた機体の動き全てをコントロールします。エアバスに至っては一旦飛行を始めるとcockpit内で物理的に動くものは一切ありません。ある意味不気味ですらあります。これにもオールドパイロットとしては慣れるまで時間がかかりました。

と言う訳で現代の旅客機のパイロットに要求される資質や能力は昔とはかなり



変質してきています。勿論基本的に飛行機を操縦する能力も必要ですが、コンピューターを通して機体をコントロールする（あるいは management する）能力も要求されます。また何が有っても2人とコンピューターで、狭い1畳ほどしかないコックピットで 長時間 Team を作って Fight を完遂する精神力と体力も要求されます。

現代の旅客機では離陸後殆ど間を置かずに自動操縦装置を入れますが、それは何もパイロットが楽をする為ではなく、狭い空域の中に設定されたルートをより正確に飛行する為なのです。その後のパイロットの仕事は自動操縦装置の精度の監視 飛行機自体のシステムの監視 外部監視 無線のモニター 客室内のモニター 経路上や目的地の天候 風のモニターが主な仕事になります。其のいずれもが何かあった時即座に対処できるようにしておくためです。例えば他機が接近してきて警報が鳴った時、許されている時間は5秒しかありません。ここで急激な操縦をすればお客様がケガをしてしまいますし、遅れれば衝突してしまいます。

今千葉科学大学では4年生の、主に就職が決まった学生にこの夏出来たばかりの B737 の FTD (Flight Training Device) を使って実際の航空会社の飛行を再現しながら、その中で天候やお客様の病気 管制上のトラブルなどを入れて Jet 機を運航する訓練を行っています。

日本でこれを出来るのは大手の航空会社以外ではこの千葉科学大学以外ありません。

当大学のパイロットコースでは年々エアラインへの合格率も上昇し、今年は11名中10名が JAL ANA を含む航空会社への就職が決まっており、これは日本一です。

現在はうれしい事に来年度の採用に向けて学生の取り合いのような状況になっています。

我々もより良い教育と訓練を受けさせて学生を送り出したいと日々奮闘している所です。

どうか応援よろしくお願いします。



【出席報告】 移動例会 全員登録100%

【M U】なし

次週（2月12日）プログラム

日本の型「未来への贈り物」

やまとしぐさはぐくみ伝承者 内野 明美様

お弁当：膳(幕の内)

Rotary
Club of Choshi



懇親会

開会挨拶



銚子東RC
大木 啓嗣会長

乾杯



銚子東RC
森はるみ会長エレクト



進行：田中 英子親睦活動委員長



閉会挨拶



淵岡彰介副会長

