

03

SEGで培った 「探究心を持って学び続ける姿勢」こそ 知識と経験を積みながら歩む 機長への道のかけがえのない礎

英語多読で興味のある本を次々と読破 いつの間にか情報を英語のまま理解

古川 木村さんは県立千葉高校に進学した春に、SEGに入会されました。さまざまな塾がある中でSEGを選んだ理由は何だったのでしょうか。

木村 高校受験がひと段落して「これから先、自分がしたいことは何だろう」と考えた時に、理系の分野で研究をしたいと思いました。父が古川先生の知り合いというご縁もあり、数学をはじめ理系分野に強く、かつ英語の授業が面白い塾があると紹介されたのがきっかけです。

古川 実際にSEGに通った感想をお聞かせください。

木村 特に印象深いのは英語多読です。高校受験のために通っていた塾では、テストで点を取るために文法や単語を暗記する、いわゆる「詰め込み学習」をしていたので、SEGでまず感じたのは「衝撃」でした。「多くの英語に触れてみよう」というまったく異なる観点からのアプローチで学ぶところが面白いと思いました。

英語多読と同時に高1から化学、高2からは数学も受講し始めました。こちらは単に解法のパターンだけでなく、なぜそうなるのかという理屈の部分に焦点を当てて教えてくれたのが良かったです。別の予備校にも通っていたのですが、いかに点を取るかに特化した教え方なので、受験勉強は確かに効率的になるかもしれませんが、意味を理解して楽しみながら学びを深めるSEGの方が自分には合っていました。

古川 印象深かったという英語多読ですが、そもそも英語は得意・不得意のどちらだったのでしょうか。また、英語多読を受講した経験はその後どのように活きましたか。

木村 TOEICの点数で言うと750点くらいの英語力でした。SEGの英語多読は先生が生徒の好みを確認しながら洋書を

選んでくれるため、興味のある分野の本をひたすら読んでいた記憶があります。私は中学まで野球をやっていたので、例えばメジャーリーガーの伝記など野球関連の本をよく読んでいました。高1の1年間で30万語くらい読んだはずです。その結果、大学進学後も就職後も、研究分野の論文や航空分野関連の海外動画などの面白いと思う情報に、すべて英語だとしても抵抗なくアクセスできるようになりました。

リスニングは、耳を慣らすために聞き流すところから始めました。知らない単語は英英辞典で調べるようにしていましたが、たくさん聞いているうちに、興味のある分野の情報ならいつの間にか英語のまま理解できるようになっていました。

幼い頃から聞かされていた父の夢 目指す方法を知り、将来の選択肢に

古川 高校卒業後は東京工業大学第7類（現東京科学大学生命理工学院）に進学されました。大学生活でSEGでの学びが役に立ったと感じたことはありましたか。

木村 東工大は留学生も多いですし、すべて英語の授業があったり英語の論文を読んだり英語を使う機会が多かったもので、英語に抵抗がない状態で入学できたのは良かったです。実際、日本語で書かれた資料からだけでなく、英語で書かれたものからも情報を仕入れた方が視野も広がり、理解が深まりました。

大学での専攻は遺伝子やタンパク質の組成などを研究する生命理工学で、有機化学などの知識が特に必要とされる学問です。原理・原則から丁寧に教えてくれたSEGの化学での下地があったため、大学の授業も難しく感じることはあまりなく、すんなりと頭に入りました。

古川 現在はパイロットとして活躍されています。大学での

学びとはまったく別分野ですが、いつ頃からどんな経緯で目指すようになったのですか。

木村 「視力の問題で諦めてしまったが、実はパイロットになりたかった」という話を父から聞いていたせいか、幼い頃からパイロットに興味を持っていました。私はありがたいことに視力が両目とも裸眼で1.5あります。父の話の影響もあったものの、最初は「せっかく要件を満たしているのだから試験を受けてみよう」という軽い気持ちでした。

具体的なきっかけは、ふと立ち寄った書店で航空関係の雑誌を読んだことです。パイロットを養成する航空大学校は大学2年までの課程を修了した学生が受験できること、大手航空会社には新卒採用した学生を一からパイロットに育て上げるカリキュラムがあることを知り、チャレンジしてみようと思ったのです。ただ、狭き門だけに、とてもなれるとは思っていませんでした。大学に進学した時に思い描いていた将来の職業は研究者で、パイロットは「運良くなれば」程度の気持ちでした。

先ほど視力について触れましたが、実際は矯正視力で1.0あれば試験を受けられます。飛行機同士が衝突しないよう、ほかの飛行機が迫っているかどうかを見つける外部監視という業務があるのですが、そのための最低限の視力があればOKなのです。事実、裸眼では0.1以下しかないパイロットもいます。「視力が良くないと成れない」と勘違いしてパイロットになる夢を諦める方もいるので、ぜひ知っておいてほしいですね。

古川 東工大を出てパイロットになる方は少ないのでは？

木村 私の同級生を見ても、研究職に就いた方が多いです。大学の同期でパイロットになった者がいるとは、少なくとも私は聞いたことがありません。ただ、各年度に1～2名はいるようです。もしかしたらどこかに縦のつながりはあるのかもしれませんが。

古川 パイロットの就職試験では、どのようなことを課せられたのですか。

木村 履歴書を提出し、まず面接を受けます。その後、身体検査や操縦適性検査、英会話の試験がありました。操縦適性検査ではシミュレーターを操縦したり、その操作をしながらパソコン上に現れる計算に答えたり、イラストの数を答えたりもしました。

古川 パイロットは操縦しながら別の情報を処理できないと困りますからね。英会話の試験対策はどのようなことをしましたか。

木村 オンライン英会話を受講したり、多聴やシャドーイングをしたりと、SEGでやってきた多読の延長線上で勉強しました。

古川 実際にパイロットになるのは、どの学部の方が多いのでしょうか。

木村 学部はほぼ文理半々です。理系も機械系や宇宙系が多いかということとはなく、どの学部も均等な割合になっています。航空会社の募集要項には「学部学科問わず」とありましたが、本当にそうでした。英語をはじめ、航空法など法律に関する分野もパイロットになるには必要な知識

なので、文系の方の強みはそこではないでしょうか。数学や計算が最低限できれば、文系の方もパイロットになれる可能性は十分にあります。

古川 どの学科に進学しても、情熱があればパイロットになれる可能性が十分にあるということですね。

パイロットまでは訓練の積み重ね 初めての飛行では苦い思い出も

古川 日本航空に入社してからの歩みを教えてください。

木村 入社したのは2020年です。最初の1年半はパイロットの業務とはまったく関係のない地上研修を受け、地上ではどのような業務があるのかを学びました。同期の約50人がさまざまな部署に配置されたのですが、私は本社ビルで運航管理者という業務の補佐をしていました。飛行機は「飛行計画（フライト・プラン）」というものに基づいてフライトするのですが、その飛行計画を作成するのが運航管理者です。私の主な業務は飛行計画のダブルチェックなどでした。この1年半の研修が終われば、いよいよパイロットの養成課程に入ります。

古川 まさにいよいよですね。具体的にはどのようなことをしたのでしょうか。

木村 まず、アメリカでの訓練が約1年半あります。その後日本に戻り、さらに約1年半の訓練を受けました。アメリカでは小型のプロペラ機で操縦の基本を学び、自家用操縦士の免許を取得します。ジェットエンジンを2つ搭載した双発機の操縦を学んだり、航空機の姿勢、高度、位置、針路の測定を計器だけで行う計器飛行を学んだりしました。私が訓練していた頃は実際に飛行機を飛ばしていましたが、現在は環境への配慮と燃料の節約という観点から、双発機の課程はシミュレーターで行うそうです。

古川 1年半もアメリカで訓練するとすると、やはり英語は必須ですね。パイロットという職業は英語ができないと厳しいそうです。

木村 航空管制は国内線でも英語を使いますし、国際線では不可欠のスキルです。海外の管制官の早口の英語を理解





本質を理解しながら取り組む姿勢は、 社会に出てからも生きています

できればかなり有利です。ただ、ペラペラでなければいけないというわけではありません。アメリカでの訓練ではアメリカ人の教官が操縦の方法を教えてくれるので、そこでコミュニケーションが取れる程度の英語力があれば、パイロットとして十分に活躍できると思います。

古川 やはり英語ができるに越したことはないのですね。初めて飛行機を操縦した時はいかがでしたか。

木村 飛行機が勝手に浮いて勝手に旋回し、気づいたら着陸していたという感覚で、約1時間の訓練はあっという間でした。この訓練はアリゾナ州で行ったのですが、気温が高くて気流も悪く、かなり酔ってしまった記憶があり、最初の飛行は苦い思い出となっています。

古川 日本ではどのような訓練をしたのでしょうか。

木村 日本に戻ってからはグアム空港でボーイング767型機の離着陸の訓練をし、その後、実際にお客さまを乗せて行う訓練が半年ほどありました。初めてグアムで大型機を飛ばした時は「ここまでとり着いたか」と感慨深い気持ちでした。それらを経て、入社後約4年半で副操縦士になりました。

古川 訓練中も乗客を乗せて操縦するのですね。

木村 はい。もちろん、安全に離着陸できることが絶対条件ですのでご安心ください。初めは管制官とのやりとりや機長を補佐する業務がメインでした。お客さまを実際にお乗せしたのは2024年10月。初めての現場は自分が操縦するわけではないのに、緊張で大量の手汗をかきました。

「パイロットになったら終わり」ではない コックピットからの眺めはまさに特権

古川 現在はどのような仕事をしていますのか。

木村 副操縦士として機長を補佐する役割を担っています。旅客機は1人ではなく、機長と副操縦士とのチームワークで

運航します。通常の業務もそうですが、悪天候などイレギュラーな局面に遭遇した時にどれだけ機長を効果的に補佐できるか、知識とコミュニケーションの両面で工夫が求められるポジションです。「機長は今、何を求めているか」を先読みして情報を取得し、適切なタイミングで伝えられるように日々試行錯誤しています。

現在は主に国内線に搭乗しているのですが、各空港の特徴や天候についての知識も養っています。例えば「A空港ではこのような気象条件で霧が出やすい」「その霧はこんな気象条件で晴れる」といったことです。こうした現象を調べて知識として持っておくと、現場で役に立つことがあるのです。20カ所ほどの空港に行っているの、ある程度資料としてまとめておき、フライトの前日に読み返すほか、一緒に搭乗する機長からの経験談も知識として取り入れています。

古川 全国各地に行けるのは楽しそうですね。とはいえ、パイロットの仕事は激務と聞いています。

木村 1泊2日の業務であれば、国内線は基本的に1日に3本飛びます。例えば、羽田-函館間を往復した後、伊丹に飛んで大阪で1泊。翌日は伊丹と羽田を1往復半するようなイメージです。

古川 これまでで一番印象に残っているフライトのエピソードを教えてください。

木村 天気が良くて何もなかったフライトより、悪天候の方が記憶に残っています。最近では熊本空港での着陸の際、ニュースで目にする機会が増えた線状降水帯がちょうど発生していたことが印象的です。猛烈な大雨と強風の中、着陸できるかどうか規定で定められている限界値ぎりぎりの天候で、冷や汗をかきながら機長の隣に座っていました。そんな私とは裏腹に、機長は当然のように着陸したのです。自分も経験を積み重ねて、悪天候にも“当然のように”対処できるようにならなければ、と思ったエピソードです。

古川 最近の天候は過激化しているので大変ですね。

木村 当然、初期の基礎訓練でも気象について勉強しますが、最近はその時に学んだ「日本の気象の基本」からかけ離れた天候になることもあります。今後、教科書に書かれていないような事態も次々と起きるのではないのでしょうか。

古川 やはりパイロットはさまざまな事態を予想しながら、フレキシブルに対応しなければならない仕事ですね。実際にパイロットになって、特に厳しく感じるのはどのようなことですか。

木村 当たり前ですが、「パイロットになれたから終わり」ではないことです。副操縦士の資格を取ったら、次は機長を目指して勉強を続けていかなければなりません。操縦の技量はもちろん、知識や経験の部分も、日々のフライトで機長からアドバイスを受けながら、勉強し続けなければならないのが大変です。しかも、学生までの勉強とは異なり、仕事で直面する問題の大半は答えがありません。それだけに、根拠のある選択が求められ、とても頭を使う仕事だと日々感じています。

古川 一方で、パイロットになって良かったと思うこと、やりがいを感じることは何でしょうか。

木村 コックピットから一望できる視界いっぱいの空は、パイロットならではの特権だと思います。積乱雲が発達していく過程や雷を発している様子など、面白い気象現象を目の当たりにできます。北米方面を飛ぶようになったら、オーロラも見てみたいです。

やりがいを感じる瞬間は、うまく離着陸できた時です。操縦が難しい分、強い達成感が得られます。スムーズに着陸できた日は気持ち良く1日を終えられます。

チームとして最高のパフォーマンスを 本質を学んで得た知識が可能性を広げる

古川 SEGで学んだ中で、現在のご自身の考え方に役立っていることはありますか。

木村 「本質は何か」を探究しながら勉強する習慣が、SEGでの学びを通して自然についていったと感じます。副操縦士になるまでいろいろな試験をパスしましたが、ただ暗記をして試験に合格するのではなく、飛行機がどのような原理で飛ぶのか、どんな背景があって航空の法律が決まっているのかなど、本質への理解を意識しながら勉強に取り組みました。SEGで培った姿勢は、社会に出た現在にも活かしています。

古川 パイロットには、どのような方が向いていると思いますか。

木村 どの職業にも当てはまると思いますが、興味や好奇心を持って何かに取り組み続けられる方です。探究心を持ちながら仕事をするとは、自身のスキルアップに直結します。特に、航空会社の新卒採用パイロットは入社後に訓練を受けるだけに、定められた時間の中で必要な技量を得ようと思ったら、「なぜそうなるのか」という本

質を追究しながら学ぶことが必要です。そういった姿勢で仕事に臨む方は入社後も伸びると思います。

古川 入社後にどれだけ伸びるかは、職業人として一番重要なことです。現在は国内線で活躍されていますが、将来は国際線でもフライトするのでしょうか。

木村 私の場合、あと半年くらいすれば国際線での業務も始まる予定です。まず台湾やグアムなど近い地域から始め、徐々に飛行距離を伸ばしていきます。小型機のボーイング737型機で訓練する者と、中型機のボーイング767型機で訓練する者とも、将来のフライト場所が変わってきます。737型機で副操縦士になった場合は韓国、台湾、中国路線が多くなり、767型機は最終的にハワイや北米まで飛びます。なお、ニューヨーク路線には大型機が投入されているため、より大きい機材のライセンスを取得することが必要です。

古川 将来はどんな機長になりたいですか。

木村 チームとして最高のパフォーマンスを発揮できる機長になりたいです。そのためには機長に値する知識や技量に加え、共に業務に当たる副操縦士に与える安心感などが必要になってくると思っています。

古川 最後に、小中高生へのメッセージをお願いします。

木村 何事に対しても探究心を持ちましょう。本質を学んで得た知識は、将来のいろいろな可能性につながります。



SEG時代から
大切にしている
こと

「何事にも探究心を持って、
楽しみながら取り組む」

それを意識することで、自然と情報が頭に入ってきます。SEGでの学びは、まさにその繰り返しでした。