

一般社団法人エアレスキュー促進協議会  
Japan Council for Air Rescue Promotion  
(JCARP)

設 立 趣 意 書

JCARP 会員、並びに、賛助会員各位、

一般社団法人エアレスキュー促進協議会（JCARP）は、代表理事である私が、長年の経験から、その必要性を感じながら、漸く関係者の協力と理解を得て、設立に漕ぎ着けた次第です。

日本には、高収益の企業は、数多くありますが、こうした社団法人をベースにした NGO なり NPO の活動趣旨に賛同を戴き、それで、寄付金が集まるといった文化が根付いていないと言われております。

しかし、3.11 の時には、多くのボランティアが災害復旧に参加し、未だに継続してボランティア活動が続き、社会貢献なり寄付活動の重要性の理解も、以前と比べて、相当に進んでいることに意を強くしています。

私が、この JCARP の設立と活動の必要性を感じた背景としては、過去の幾つかの経験が発端となっています。すなわち、

- ① 大災害が発生する度に、小生が会社（航空機・ヘリコプターの輸出入販売と代理店をする『ITC アエロスペース』と航空機・ヘリコプターを 40 機近くもって世界 14ヶ国にリースをしている『ITC リーシング』）に、国内外の NPO、NGO の団体から航空機及びヘリコプターを緊急に、且つ、無償で貸して欲しいとの依頼が来ます。
- ② 神戸の大地震の際には、たまたま、ITC がパイオニア(株)の故松本会長に販売した BK117B-2（10 人乗り）を、弊社が、転売の為に、買い取ったばかりの時点で、神戸市から、供出出来るヘリがあれば無償貸与して欲しいとの依頼を受けて、故松本会長と相談して、同社が機体保険、燃料と運航に必要な人員の費用を負担戴き、弊社が機体を無償提供する形で、3ヶ月近く災害復旧の為に供出した。
- ③ インドネシアの大地震と大津波の災害時や、フィリピンでの大災害の際にも、同様に国境なき医師団を始めとして NGO 団体から、至急、医薬品と救援物資を運ぶために機体を供出して貰えないかとの問い合わせを戴くが、タイムリーに ITC が所有・管理する航空機・ヘリが空いていれば考えようもあるが、常に事業に従事している機体を、即、提

供することには、無理がある。

- ④ それでも、2005年8月29日、米国南部を襲い、米国に甚大なる被害をもたらしたハリケーン『カトリーナ』でミシシッピ川が氾濫して大惨事となった際は、小生が世界ヘリコプター協会（HAI）のリースファイナンス部会長をしていた時で、急遽、協会の会員であるヘリコプターの運航会社を糾合して、複数のヘリコプターに人員救助専門のチームを編成して、屋根の上で救助を待つ人々、又は、孤立した多くの人々を救助することが出来た。HAIの組織力に依るところが大きい。
- ⑤ 3.11発生の翌日は、フロリダのオーランドで、国際輸送航空機取引協会（ISTAT）の年次総会の開催日で、北日本大震災で多くの日本人が生命の危機に晒されている真っ只中で、総会の冒頭、私は、演第日本が今、経験している未曾有の巨大地震と津波災害に対して、緊急支援の要請し、即、ISTATとして、会員航空会社の旅客機を使って、7日以内に緊急物資を日本に運び込んだ。この時のISTATの行動の速さには、大変感激した。
- ⑥ 更に、同じ3.11では、総理府と東京電力から緊急要請を受け、世界最大級のヘリコプターである『エア・クレーン』（搭載能力10トン）を2機、福島原発の冷却塔に給水する要請を受けて、ロシア製大型貨物機、アントノフをチャーターしてロサンゼルス空港で、日本に出荷する直前、放射線量の測定値に日・米間で大きなギャップがあったことから、出荷をキャンセルせざるを得なかった。代わって、超大型クレーンポンプ車（80トン）4台を同じアントノフを使って、プッツマイスター社の米国とドイツの工場に4往復して、東電に納入、日本の危機を救ってくれたと大変喜ばれた。

航空機関連の仕事に長年従事してきた中で、こうした緊急時の航空機・ヘリコプターのニーズを肌で感じて、何とか、不断から、大災害時の緊急救難・救助のシステムを民間の努力で構築できないかと考えてきた。

その想いの結果が、JCARPの設立に繋がっています。今後、日本だけでなく、世界中で何時何が起こっても不思議でない時代となり、南海トラフ、首都直下型大地震、富士山大爆発、飛騨高山焼岳噴火、など、危険の兆候が現れている。加えて、豪雨による山崩れ、河川の氾濫、ダムの決壊、部落住民の孤立、など大災害が、何時起こるか知れない。こうした災害の不安に対して、すべてを国に期待することはとても無理で、民間の力を大いに活用する必要があると実感しています。

その一環で、JCARPとしても、地方自治体との間で、『災害時の民間支援協定』を結ぶべく、高山市と富士宮市に対してこれまで提案してきた。その結果、前向きな対応を戴き、今般、JCARPの活動基盤となる航空機『スイスピラタス社製PC-6ターボポーター』（11人乗り）が、飛騨スカイパーク（滑走路800M x 巾30M）に導入された。高山市として前向きに対応して戴けることを期待する次第です。

PC-6 を使って、昨今、頻繁に発生している地震に対する危機管理、また、災害予知にも繋がる調査飛行を通じて、高山市の災害に対する防災対応を行ってゆくことで、市民の方々のみならず、近年増加の一途を辿っている海外からの旅行者の安全確保の一助となることが出来ると考えます。

その後、富士宮市にも PC-6 を飛ばし、富士宮市根原区の協力を得て、根原財産区の草原に滑空場（400M 巾 30M の草地）を拠点に、富士宮市の防災対応の緊急救難救命機として活躍できると考えます。上空から富士山の広大な山麓の赤外線カメラによる地表の温度分布図作成、レーザー測量による地表では判らない、地下マグマの動きを地表面の上昇・沈降をミリ単位で測量することで、噴火予知につなげて行く、更に、富士山の克明な地図を作成することで、大規模な澤崩れを予知し、その対策を検討するなど、STOL 性能を持つ PC-6 でなければできない特殊カメラやレーザー機器などを使って空からの測量を行ってゆく計画です。

このように日本国内での各地方自治体と協力した災害発生時の救急救難活動を支える航空機とヘリコプターの活用を順次広めて行くことと並行して、昨今、日本企業の多くが海外に進出、グローバルな事業展開を進めております。こうした海外の生産拠点で働く多くの邦人の安全確保や、まさかの時には、邦人救助を含む救急救難の仕事も JCARP が目指すところでもあります。

幸い、ITC の航空機事業は、その 80% が海外で、グローバルネットワークを持って事業を展開しております。取引先国は、機体のリース先 14 ヶ国、常に取引をしている企業が、30 ヶ国を超えることから、取引先航空会社との連携で、邦人救出や、災害時の救急救命のための緊急輸送等の基盤を今後整備して、国境を越えた活動を民間として取り組んで行きたいと考えます。

こうした JCARP の活動を支えてくれるのは、個人・法人会員と賛助会員の方々に、数多くの方々の賛同と協力を得て、活動を広めて行きたく、ご支援をお願い申し上げる次第です。

以上

平成 26 年 5 月 29 日

一般社団法人エアレスキュー促進協議会 (JCARP)  
代表理事 中山 智夫