

いつも JAPA メールマガジンをご愛読頂きありがとうございます。
今号は以下の内容でお送りいたします。

★——INDEX——★

- [1] 【三役コラム】皆さまはどのような趣味をお持ちでしょうか？
- [2] 【航空局】「飛行計画記入・通報要領」の一部改正について
(R8.10.1 適用)
- [3] 【航空局】ATC コミュニケーションハンドブック改訂版の活用
状況アンケートの実施について
- [4] 【航空局】防衛省の破壊措置ノートム（北朝鮮による「衛星」
発射）の期間延長について
- [5] 【VOICES FEEDBACK】
- [6] 【お知らせ】JAPA E-Journal の公開
- [7] 【お知らせ】セミナー・イベント
- [8] 【新発売】JAPA SHOP よりご案内
- [9] 【ご案内】公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会案内

★—————

- [1] 【三役コラム】皆さまはどのような趣味をお持ちでしょうか？
副会長 船越 篤

★—————

副会長の船越です。

実は私、趣味らしいものは特になく、しいて言えば子供を連れて
キャンプに行くぐらいでしたが、その子供たちも大きくなり、一
緒には来なくなりました。今はまだ現役でフライトしていますが、
今年の11月一杯でパイロット人生を終了いたします。その後の暇
(JAPAの活動で結構忙しい)をどのように過ごすかハタと考えた

時、何か楽しめる趣味が欲しいと思っていたところ、たまたま知り合いが弓道を勧めてくれました。

学生時代、ほんの少しアーチェリーをやっていたこともあり、これは面白そうだと思い、初心者教室に申し込み、弓道を始めました。会員の皆様の中には、弓道有段者もいらっしゃると思いますが、初心者のつぶやきと、大目に見て下さい。

始めに驚いたのは、アーチェリーと弓道は全く逆という事です。

アーチェリーは矢を弓の左につがえますが、弓道は右につがえます。矢を放つ時も、アーチェリーでやってはいけない事を弓道ではやらなければいけません。

そして、何よりも弓道はお作法（所作）の塊です。弓道は個人競技ではありますが、試合や審査では5人一組で、道場への入場から退場まで、全て作法が決められていて、5人がみな同じ動きをします。そういう意味ではパイロットが日頃行っている、Procedureと同じです。実際、初段審査、弐段審査ぐらいまでは所作が綺麗にできていれば、的に当たらなくても合格できるそうです。審査では二本の矢を放ちます。私も審査で、二本とも外しましたが、初段に合格出来ました。

私が所属している道場に練習に行くと、80歳を越える高段者がビシバシ当てています。その先生曰く、80歳を越えても、まだまだ研究が必要だとおっしゃっていました。もう脱帽しかありませんし、長く続けられる趣味に出会えたと思います。

皆さまはどのような趣味をお持ちでしょうか？



[2] 【航空局】「飛行計画記入・通報要領」の一部改正について (R8.10.1 適用)



国土交通省航空局より「飛行計画記入・通報要領」について、10月1日付けで一部を改正する旨の連絡を受けましたのでお知らせします。

【改正概要】

- ・ SAT サービスによる通報に係る規定について削除
- ・ その他所要の改正

詳細はホームページをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/13066>



[3] 【航空局】 ATC コミュニケーションハンドブック改訂版の活用
状況アンケートの実施について



令和 6 年 6 月に公表された羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会
の中間取りまとめを踏まえ、ATC コミュニケーションハンドブ
ックが改訂されました。

改訂版の発行から 1 年が経過したことから、今後の活用促進を目的
とした活用状況把握のためのアンケートを実施しますので、回答
へのご協力をお願いいたします。

<https://www.japa.or.jp/13144>



[4] 【航空局】 防衛省の破壊措置ノータム（北朝鮮による「衛星」
発射）の期間延長について



従前より発行されておりました防衛省の破壊措置（北朝鮮による
「衛星」発射）に係るノータムについて、設定期間が「令和 8
（2026）年 11 月 17 日午前 0 時（日本時間）（予定）」
まで延長になる新たなノータムが発行されましたので、お知らせ

いたします。

詳細はホームページをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/12828>



[5] 【VOICES FEEDBACK】

＜①＞経験のない RWY への着陸

＜②＞成田空港 Final Flap のセットに関する制限



＜①＞経験のない RWY への着陸

NAV 訓練にて、ILS Z RWY 27 で仙台空港にアプローチを行っていた。着陸許可を受領したが、先行の離陸機からバードストライクの可能性があると ATC があり、Tower からの Go Around の指示に従った。Go Around 後、Cancel IFR して RWY 27 の South Downwind に進入した。RWY 27 が RWY C'K で Close となったため、RWY 12 での着陸を行うことにした。Hold の後、RWY 12 の Downwind に進入した。RWY 12 での着陸経験が無く、しばらく飛行場周辺の VFR での飛行をしていなかったこともあり、不安を感じながらの進入であった。Tower から“Make Short Approach”の指示があり、少し焦る気持ちで Base に進入したところ、Base 位置が必要以上に Short になってしまった。降下が間に合わず通常より Path が高い状態であった。修正が不十分で Path が高い状態で Final から滑走路に進入したため、接地位置が伸び目標点標識の先に接地した。Go Around と迷ったが、予定の着陸時刻を過ぎている心理的なプレッシャーもあり、Landing の判断をした。接地後、教官の「I have」の Call に従い、ブレーキ操作を教官が行って A4 から Vacate した。自身でブレーキ操作を行っていた場合、オーバーランの可能性もあったと感じてヒヤリとした。

【対策】

①不安を明確にすること：RWY 12 への進入前に、機内 Intention、TEM について明確に共有すべきであった。

②積極的な Go Around の判断：長さが短い滑走路への着陸など、普段と異なる状況だからこそ冷静な判断をするべきであった。

(VOICES コメント)

慣れない滑走路とタイムプレッシャーで不安な気持ちがある場合、焦らずに余裕を持った手順を選択でると良いですね。

《②》成田空港 Final Flap のセットに関する制限

成田空港の 4.0 ILS DME 以降での Final Flap Set については、世界的にみても例がなく、遵守することが難しく状況に応じて判断するにもワークロードの高い時期で負担が大きくなっています。現場の管制官は Procedural SPD に関しては Cancel をすることはできるが、Noise による制限についてはその権限が無く、あくまでパイロットが安全上支障ないか判断して行うものであり、管制官にリクエストされても困るという話も聞いたことがあります。B787 国際線では、極力 2,500m しかない B RWY を使用するよう指定されますが、重量が大きく、また Tailwind での使用も多いため、着陸距離や Brake TEMPERATURE を考慮して Flap 25 ではなく、Flap 30 を選択する場合があります。Flap 20 から Flap 30 をセットするには、Flap Lever を操作してから約 7 秒ですが、Airspeed の確認や操作に関するオーダーおよび復唱などを通常の精度で行うと合計で約 14 秒かかります。この Phase では 800fpm で降下しており、ほぼ 200ft 降下することになり、4.0DME が 1,300ft AFE とすると 1,000ft までに Landing Checklist を完了するにはほとんど余裕がありません。風の変化や ATC で少しでもオーダーや操作が遅れれば、1,000ft AFE までに Landing Checklist を完了することが必須である Stabilized Approach 基準 (Company Policy) からの逸脱となります。実際に、データ上も成田で 1,000ft AFE までに Landing Flap となっていない事例が Flap 30 使用時に顕著に多いとの報告があります。

(成田の Noise Abatement は 4.0DME だけでなく Reduced Flap もあり、「Use as the final landing flap setting, the minimum certificated landing flap setting published in the approved performance information in the Airplane Flight Manual for the applicable conditions」 ともあ

りますが、RWY 長・風・重量の関係から Flap 30 の使用が多いようです) 社内で使用する Chart や AIP には「It is strongly requested of all pilots to apply the following procedures, or any other appropriate procedures which are in effect equivalent to these procedures, in order to minimize public annoyance due to aircraft noise in the vicinity of the airport. The final authority to apply these procedures, however, rests on each pilot-in-command, who may use other appropriate procedures if determined to be necessary in the interest of safety」とあり、安全上の理由での変更は認められており、Company Policy でも「Stabilized Approach は安全上極めて重要であり、Noise Abatement Procedure や ATC 他の諸要素に優先する」と定められています。しかし全体としての安全性やワークロード軽減の観点から、個別便の対応に任せるのではなく、実行が難しい 4NM から現実的な 5NM に設定を変えるなどの対応が必要では無いかと思います。



[6] 【お知らせ】 JAPA E-Journal の公開



E-Journal を公開致しました。
ぜひご覧ください。

《運航技術委員会》

【JAPA E-Journal 2026-008】 予期せぬ事態への備え

【JAPA E-Journal 2026-009】 夏の運用から

<https://www.japa.or.jp/e-journal>



[7] 【お知らせ】 セミナー・イベント



≪RNAV 講演会≫

10 月 4 日 東京開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=2>

≪Fly with us～空の仕事ワークショップ～≫

10 月 24 日 愛知開催

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=4>



[8] 【新発売】 JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

・操縦教育証明学科試験受験ガイド

ご注文については以下 JAPA SHOP をご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/japa-shop>



[9] 【ご案内】 公益社団法人 日本航空機操縦士協会 ご入会案内



JAPA では会員を募集しております。

ご入会いただけますと、AIM JAPAN の配布の他、団体割引を適用した、JAPA 団体保険（ロスオブライセンス）へのご加入も可能ですので、ぜひご検討ください。

詳細は以下ホームページよりご覧ください。

オンライン入会を導入いたしましたので JAPA ホームページからすぐに入会手続き可能です。

皆様のご入会を心よりお待ちしております。

<https://www.japa.or.jp/member>

★次回の配信は 10 月中旬を予定しております★

JAPA メールマガジンの配信先変更方法及び配信停止方法
については以下、ご参照の上、お手続きください。

<https://www.japa.or.jp/mail-magazine>

【発行】公益社団法人 日本航空機操縦士協会

メール japa@japa.or.jp

ホームページ <https://www.japa.or.jp/>
