



公益社団法人 日本航空機操縦士協会

メールマガジン Vol.173 2026/1/15



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】新年のご挨拶
- [2] 【常務理事コラム】疲労リスク管理（FRM）導入と各国の働き方について
- [3] 【航空局】「操縦士実地試験実施細則」及び「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正について
- [4] 【航空局】「模擬飛行装置等認定要領細則」の一部改正（案）に関する意見公募について
(VR 等の新技術を活用したシミュレータの認定関連)
- [5] 【お知らせ】JAPA E-Journal の公開
- [6] 【VOICES FEEDBACK】
- [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について



- [1] 【三役コラム】新年のご挨拶

会長 進 俊則



会長の進です、今年もよろしくお願ひいたします。

今年の干支は丙午です。

「天馬行空」(てんばこうくう) という言葉があります。

天馬は、古代中国で神々が乗っていたとされる馬です。

空を駆けるほど力強く自由な馬だそうです。

転じて、自由、独創的、型破りであることの表現に使われます。

正に航空界にピッタリな言葉ですね。

安全に型破りや近道はありませんが、考え方は日々進化しています。

CRM (Crew Resource Management) にしても、1970 年代の

第一世代の CRM に始まり現在は第五世代とも言われています。

Jet 旅客機も DC8 や 707 の第一世代から進化して、787 や A350

などは第五世代なのでしょう。

操縦席も僅か 50 年ほどで、隔世の感があります。

ライト兄弟が初飛行して、まだ 120 年ほどなのにです。

この先 50 年後の安全や航空機を想像できますか？

見たいような見たくないような、少し複雑な気持ちになります。

初夢は過ぎましたが、夢の中で乗ってみましょうか。

今年も安全運航でお願いいたします。



[2] 【常務理事コラム】疲労リスク管理 (FRM) 導入と各国の

働き方について

常務理事 山村 洋司



今から 15 年程前、ロンドンで体験した事を紹介します。

ロンドンの 2 階建てバスは有名ですが、そのバスの 2 階の最前席に乗るのが好きで、機会があれば座席が空くのを待って良く座っていました。

ある時、途中の停留所で私を含め 4 人以外全員が下車させられました。私は音楽を聴いていたのでアナウンスに気付かなかつたのです。残りの 2 人はフランス人で英語のアナウンスが理解

出来ず、もう一人は老人でアナウンスが良く聞こえなかったのです。私が目的地の停留所で降りようとドライバーに詰め寄った所、ドライバー曰く「俺の勤務時間が終わったので目的地まで行かず、途中で全員降ろした。俺はこれから家に帰るので、このバスはそのまま郊外の車庫まで行く。アナウンスを聞いていなかったお前らが悪い」とドライバーから逆ギレされ、私達4人はそのまま郊外のバスの車庫まで連行された苦い経験があります。

その経験を生かしてロンドン市内の公共交通機関に乗る時は、音楽を聞かずに車内アナウンスを良く聞くようになりました。

その後もロンドンのバス・地下鉄で運転手の勤務制限により、何度も途中下車させられました。

日本であれば、運転手（労働者）の勤務時間超過により、乗客全員が途中下車させられる事があれば、大問題となりネットニュースにもなります。

しかしロンドン市民にとっては当たり前の事であり、途中下車させられても誰も文句を言いません。

労働者の勤務や権利に対して寛容な文化が根付いていると思われます。

またドイツでは、日曜日・祭日デパートやスーパーマーケットは開いていないので、日本人からすると非常に不便です。

ドイツでサービス業であっても日曜日・祭日を休む文化が根付いています。

パイロットでは疲労リスク管理（FRM）の考え方に基づく運航乗務員の乗務割基準に関する法律が2019年から施行されています。これまで、特にイレギュラー時において「勤務の完遂」という考え方で、原則最終的には機長の判断で勤務時間を延長し運航を継続できた場面もありました。

しかしFRMの導入により勤務管理が厳格化され、超過してはならない上限時間の設定等が法的に定められました。私も国際線乗務時、整備処置で出発が遅れFRMの定める上限時間ギリギリで離陸した経験があります。

その時に感じたのは、もしFRMの時間がオーバーしてその便が欠航になった場合、日本人の乗客から理解が得られるだろうか？

との不安がありました。日本人はコンビニを始め便利な日常生活を送っているので、海外のような不便な経験はありません。

パイロットとしては、FRMにより疲労を管理してくれるのは大変
ありがたい事ですが、いざFRMを施行し便を欠航させた場合のお
客様からのご理解が必要となります。



[3] 【航空局】「操縦士実地試験実施細則」及び「航空従事
者養成施設指定申請・審査要領」の一部改正について



航空局にて「操縦士実地試験実施細則」および「航空従事者
養成施設指定申請・審査要領」の一部改正にあたり、11月14日
から12月15日まで意見公募（パブリックコメント）を実施して
おりましたが、このたび、令和7年12月24日付で改正の旨通知
がございましたので、お知らせいたします。

詳細はホームページをご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/11804>



[4] 【航空局】「模擬飛行装置等認定要領細則」の一部改正（案）
に関する意見公募について
(VR等の新技術を活用したシミュレータの認定関連)



飛行訓練装置にVR（仮想現実）やAR（拡張現実）をはじめとする
新技術の導入が進んでいることから、これらの新技術を用いた飛行
訓練装置の認定が可能となるよう、具体的な認定基準である「模擬
飛行装置等認定要領細則」について所要の改正を行うためのパブリ
ック・コメントが航空局にて開始されました。

詳細はホームページをご覧ください。

<https://www.japa.or.jp/11842>



[5] 【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 2025-012】滑走路侵入物の危険性

«ATS 委員会»

【JAPA E-Journal 2025-013】ATC 再発見 Vol.050

【ATC コミュニケーションハンドブック改訂】

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



[6] 【VOICES FEEDBACK】

<①>ヒューズ切れ後、スピノ初動に

<②>着陸後の Taxi 指示



<①>ヒューズ切れ後、スピノ初動に

ワインチ曳航で出発した単座機の曳航速度が早く、高度 200m でヒューズ切れが起きた。旋回を行ったときスピノ初動に入り、パイロットはノーズダウンを行い、速度を回復させ、そのまま場周に入った。同機はヒューズ切れ後に滑空姿勢に入れた際、

姿勢は通常の滑空姿勢に入れたものの、速度が十分に回復しないなかった。また低空で離脱したことで、早く回らなければならないという意識が働いていた。

(VOICES コメント)

すぐノーズダウンして回復できて幸いでした。大きい上昇角のもとで索切れ・ヒューズ切した場合は、着陸までの経路が気になっても、速度回復が最優先ですね。

<②>着陸後の Taxi 指示

着陸後の Taxi 指示 羽田空港 RWY 34L、左席 PIC PF で着陸後の出来事です。

到着 30 分前に使用予定の Spot ○○ Occupied の知らせを受けた。Occupy しているのは自便 ETA の 10 分後の出発機なので速度を落とし、Landing Briefing では、A10 ではなく A12 で出て、その後 W13W で待機するなどの予想を PM と共有した。その後 Approach 中 Short Cut もあり結局 ETA どおりに着陸した。TWR より“A12, A13, Contact GND 121.7”的指示が来た。PM が速やかに GND に Contact したところ、“Your Spot Occupied, Taxi via A-J-W, Hold Short of W13”と指示された。J が含まれていたので A を北上ということは直感的に理解できたが、ここで既に TWR からの指示である A13 から A への左折に関し疑問が生じた。PM も同様の認識を示してくれたので A12 上で A13 にもギリギリ曲がれる位置で停止し、このまま A12 を直進し A に合流でよいのか確認を試みたが、周波数の混雑により時間がかかった。

この位置では飛行機の Tail が Hold Line より滑走路側に残っている認識はあったが、指示違反を避けるために確認を行った。ようやく確認を実施できたが返答に一瞬間があり、別の管制官の声で、“A12-A”と指示された。その声にはやや焦りや興奮した感じがあり、後続の着陸機を心配している様子がうかがえた。今回の経験から以下のことを検討してほしいと感じた。

- Tower に Spot は伝えており、Occupied と分かっていたと思うが、地上のどこで待機させるプランか GND とコミュニケーションを取り、“A12, A13”という習慣的な指示ではなく、“A12, A Northbound”、また余裕があれば着陸以前に“Expect”などの指示があつてもよかつた。
- A10 のように直進でも右

ターンでも可能になるように A12, A13, A で囲まれている三角地を舗装して通行可能にできないものか。なお、本件とは直接関係はないが草刈りが追いつかない時期に TWY Sign Board が判読できない高さに草が伸びていて、TWY 間違いの遠因となっている。頻繁に草を刈るのが間に合わないのであれば、Sign Board 周辺 5m 程度でも良いので舗装を施せば季節を問わず視認性を向上できるのではないかと思った。

(VOICES コメント)

A13 から A へ左折方向には誘導路中心線が引かれておらずフィレット（拡幅した舗装部分）も設置されていないことから、左折は運用上も設計上も想定していないものと思われますが、今回のようなケースでは左折してしまいかねません。

投稿者の提案のとおり、A12, A13, A で囲まれている三角地を舗装するのも一手かもしれません



[7] 【お知らせ】セミナー・イベント



«第 23 回小型航空機セーフティセミナー»

2 月 5 日-6 日東京/ ハイブリット形式（来場+オンライン）

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=6>

«【会員限定】第二回見学会&安全セミナー»

2 月 16 日 成田空港内

<https://www.japa.or.jp/11764>

«航空安全講習会»

3 月 1 日 東京/ ハイブリット形式（来場+オンライン）

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=3>

«第 16 回 SRM セミナー»

3 月 21 日 東京/ ハイブリット形式（来場+オンライン）

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=1>



[8] 【新発売】JAPA SHOP よりご案内



【新発売】

- ・AIM-JAPAN 2026 年前期版（日本語）

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 ご入会について



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 2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/>
