

◇————◇
公益社団法人 日本航空機操縦士協会

メールマガジン Vol.171 2025/11/17
◇————◇

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】 RJTT RANWAY 05 TAKEOFF と航空安全情報
自発報告制度[VOICES]
- [2] 【航空局】 (Runway23 の工事完了予定区域図が変更され
ました) 【航空局】 羽田空港 Runway22 および Runway23 :
消灯灯火の復旧工事完了時期について
- [3] 【お知らせ】 2025 年版 学科試験スタディガイド 正誤表
- [4] 【JAPA SHOP】 パイロット手帳 2026 年版 販売のお知らせ
- [5] 【採用情報】 航空大学校教官募集
- [6] 【VOICES FEEDBACK】
 <①>ENG Start 後の GTB でヒヤリ
 <②>管制指示による機体接近の恐れ
- [7] 【お知らせ】 セミナー・イベント
- [8] 【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】 RJTT RANWAY 05 TAKEOFF と航空安全情報
自発報告制度[VOICES]
 副会長 田中 康浩
- ★—————

今年の 4 月と 10 月に、2 件の事象が発生しました。

1 件目は、4 月 7 日(定刻 18 時 50 分予定)夜、羽田空港 RWY05
(D2)からの離陸滑走の際に、滑走路中心線から 30m 近く

離れた左側の滑走路灯を滑走路中心線灯と思い込み離陸しようとした(結果 RTO 離陸中止)。

2 件目は、10 月 13 日午後 10 時頃、同じ滑走路から同じように離陸滑走、離陸後に羽田空港に引き返しました(ATB)。両機ともに B737-800 型機でした。

2 件の違いは、滑走路中心線灯の不灯火部分の長さにあります。国交省によると、D 滑走路では 2025 年 3 月から中心線灯の一部を順次消灯して補修工事をしており、4 月 7 日夜には D2 付近が消灯し、D3 から先は通常通り点灯していた。10 月 13 日夜時点では、滑走路端から約 790 メートルは不灯火であったということです。どちらも夜間の運航であった事など、様々な条件が重なって起こってしまった事ですが、未然に防ぐ事が出来ず残念です。

何故、未然に防げなかったのか？

今後、如何に未然に防ぐか、解決策や具体的な方法をどの様にパイロットに拡散して行くかが課題と思われます。現状の課題は私が思うに、[VOICES] がヒヤリハットと印象付けられているのでは、という事です。

滑走路の灯火工事の問題は、羽田空港 RWY22 でも長期に及び、当初は、羽田滑走路灯火に関する投稿が無く、[VOICES] でも局に要望する事も提言する事も出来ませんでした。

実際には、パイロットが注意深く運航し、何事もなく済んでいた(ヒヤリハットしなかった)と思われ、敢えて [VOICES] に投稿され無かったと推測しています。その後、数件の [VOICES] への投稿(私も自ら投稿)があり、工事の進捗に良い影響を与えました。早期の修復を促す為には、皆さんからの [VOICES] への投稿が後押しになりました。

今回の 2 件のケース (RWY05) も、ひょっとしたら、パイロットの多くの方が、間違えやすいと感じておられたかも知れませんが、[VOICES] の投稿が 4 月以降無かったかもしれません。工事が進むに連れ、不灯火の部分は拡大して行ったのです。「ヒヤリハット」しなかった場合でも、情報として伝

えたい事を投稿してください。

このコラム以降に[VOICES] 分析委員会が開催されますので、投稿を確認いたしますが、RWY05 に関する投稿があったらと期待しています。兎に角、「未然に防ぐ」を目標にして、航空安全を守って行く事が重要です。皆様の[VOICES] への投稿をお待ちしております。

私は、JAPA から航空安全情報自発報告制度分析委員として参加しています。皆様と共に航空安全に寄与できます事を願っております。



[2] 【航空局】(Runway23 の工事完了予定区域図が変更されました) 【航空局】羽田空港 Runway22 および Runway23 : 消灯灯火の復旧工事完了時期について



国土交通省が主催する「羽田空港航空機衝突事故調査検討委員会」では、各方面からの意見をもとに再発防止に向けた種々の対策を検討しています。

その中で、操縦士団体として参加する JAPA は、運航現場から寄せられた意見をもとに、長期間に渡って一部消灯状態であった Runway22 および Runway23 の滑走路灯火の早期復旧を提案し、安全上の観点で協議を重ねて来ました。

その結果、2025 年度末に完了予定であった復旧工事は、2025 年末に 3 ヶ月繰り上げて完了させる旨の報告を航空局より受領しました。

工事完了予定区域図および羽田空港 RWY22 灯火復旧完了イメージ動画はこちらをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/11048>

★
[3] 【お知らせ】 2025 年版 学科試験スタディガイド 正誤表
★

9 月 25 日に発行いたしました「学科試験スタディガイド」
の正誤表としてコード番号追加情報を掲載しております。

詳細はこちらをご参照ください。

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2025/10/da31ae34cc71b4ec45d1c595da1b8009.pdf>

ご購入はこちらをご参照ください。

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

---2025 年版学科試験 スタディガイドについて---

2017 年以降、航空従事者技能証明学科試験の問題が国土交通省ホームページに公開されてきました。日本航空機操縦士協会(JAPA)は、官民合同の「航空従事者学科試験問題検討会」を通じて、標準的な問題の精査と整理を行い、約 2,500 問から厳選した問題をスタディガイドとして毎年発行してきました。

しかし、2023 年 11 月から試験は CBT(Computer-Based Testing)方式となり、非公開のデータベースからランダムに出題される形式に変更されました。それに伴い過去問の精査と整理を目的とした検討会はその任務を終えたとして解散になりました。

2024 年 8 月に国土交通省がホームページにおいて、例題集(サンプル問題)として、CBT 方式の問題を公開されたことから、それを受けて、新たに航空従事者技能証明学科試験を受験する方の手助けとなるよう、JAPA に学科試験問題

例題集編集検討会が設置され、このスタディガイドの刊行に至りました。



[4] 【JAPA SHOP】パイロット手帳 2026 年版 販売のお知らせ



●会員価格 2,000 円＋税

●一般価格 2,182 円＋税

≪前年版からの変更点≫

2026 年版は 16 ページ増やして、月間予定表を見開きとし、日出没表などを追加しています。

詳細やご購入はこちらをご参照ください。

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



[5] 【採用情報】航空大学校教官募集



詳細は下記 URL をご参照ください。

・航空大学校操縦教官（契約職員）の募集について

<https://www.japa.or.jp/wp-content/uploads/2025/10/8314e27682262de92b0568d2573b0a01.pdf>



[6] 【VOICES FEEDBACK】

<①>ENG Start 後の GTB でヒヤリ

<②>管制指示による機体接近の恐れ



①Engine Start 後、Dual Bleed Light が消灯しなかったため、状況確認のため地上整備士の指示に従い Switch 類の操作を実施した。この間、隣接 Spot から他社便が Pushback できない状況が続いており、更に整備 Side の状況把握に時間を要した。早く GTB して Spot にて整備確認を実施してほしいと思い、GTB の Intention を伝え、整備 Side の承認をもらい GTB することとなった。Spot In を自走又は Towing するか地上整備士と協議後、自走で Spot In することとなった際に、Parking Brake を Set していない状態で Disconnect Tow Bar を Order してしまった。直後に、地上担当者から「Set Parking Brake」の指示が来たが一時的に不安全な状態となってしまった。

(背景)

1. 整備 Side (地上整備士と本部整備担当) の状況把握に時間を要してしまい、他社便が出発できない状況が続いていることから、ハリーアップの状態になってしまったこと

2. Disconnect Tow Bar を Order する前の状況確認が不足していたこと (気付いたこと)

自分なりの再発防止策としては、不具合発生等で、焦りや急ぐ気持ちがあるときこそ安全のため、状況確認をする時間を割いて確実な運航を心がけること

② (状況) この日は計画の段階で場周の TGL 枠に 3 機が入り、NAV や AW の帰投で場周経路上は混雑していた。同乗飛行で TGL 訓練中に西側場周経路に入るよう Upwind で指示があり、西側場周経路に入った。Turning Downwind Call 時に“Make Circle before Base”の指示があり、Read Back した。この時、西側場周経路の先行機は認識できておらず、MFD の Map 上にも映ってなかった。しかし、Middle Downwind を超えた辺りで MFD の Map 上に先行機が映り始めた。その先行機の機首が Base 進入方向を向いていたため、同機が〇〇〇から帰投して進入を継続していて、自機が Circle する間には先行機が抜けるから、“Make Circle before Base”の指示がきているのか、それとも自機に対しての管制指示

が間違っているかを迷ってしまい、管制に Confirm するのが遅れ、Traffic Advisory System が作動した。教官により管制に Confirm を行い、“Make Circle on Middle Downwind”の指示があったので、すぐに旋回をして回避した。

(対策)

1. Downwind と Base Call 時に Right と Left を東側と西側に限らずにつける。
2. 管制の指示が間違っている可能性を常に意識する。
3. 管制指示の意図を考えることは重要だが、疑問に思ったらまず Confirm する意識を持つ。
4. MFD の Map はあくまで参考にし、信用しすぎない。

VOICES コメント

トラフィックパターンが両側に設定され、ヘリパットも多数、戦闘機を含む自衛隊機、ヘリコプター、エアラインが混在して離着陸している煩雑な空港もあります。目視による確認のほか、ATC 聴取によるトラフィック状況を認識することも大切です。



[7] 【お知らせ】 セミナー・イベント



《Fly with us～空の仕事ワークショップ～》

11月29日 愛知（名城大学）開催

12月20日 沖縄（琉球大学）開催

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

《航空安全講習会》

11月23日 大阪 / ハイブリッド形式（来場＋オンライン）

2026年3月1日 東京 / ハイブリッド形式（来場＋オンライン）

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

《TEM/CRM セミナー》

12月6日 大阪開催※基礎コース

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

《冬休みこども航空教室・操縦体験》

12月7日 東京開催（JAPA 会議室）※ご好評につき満席となりました。

12月14日 東京開催（JAPA 会議室）

<https://member2.japa.or.jp/seminar/detail.php?sid=11>

《RNAV 講演会》

2026年1月11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=2>



[8] 【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12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

電話 03-6809-2902

メール japa@japa.or.jp

ホームページ <https://www.japa.or.jp/>
