資料２－２

PPL（自家用操縦士）の技量維持について

１．JAPAにおける取組みについて

２．自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書より

①自家用操縦士の技量維持の必要性について
②自家用操縦士の技量維持のために必要な方策について
③技量維持制度導入に当たっての課題・要望について

（社）日本航空機操縦士協会（JAPA）

1　PPLの技量維持に対する

（社）日本航空機操縦士協会（JAPA）

における取り組みについて

JAPAにおける技量維持への取り組みの経過

1998年（H10）　**PPL安全研修会、ｾﾐﾅｰの開始**
＊日本自家用操縦士会の受入れ、JAPA内に自家用部会の設置
＊PPL（自家用操縦士）への安全啓蒙活動の開始（局の指導）

2002年4月
航空従事者の技量維持にあり方に関する調査研究報告書
2003年3月
通達国空乗第2007号

2002年（H14）　5団体による**研修委員会**の発足
（安全講習会ｼﾗﾊﾞｽ、教材の準備）

2003年 (H15)　5団体で自主的安全講習会を開始

2004年（H16）　**技量維持連絡会（事務局JAPA）**発足
＊5団体連携安全講習会の開催
＊認定講師制度設立

2009年（H21）

研修会67回
ｾﾐﾅｰ　33回
計100回開催

2005年（H17）
通達に基づく
講習会に統合

航空安全講習会実施要領　※1

（講習会の目的）　安全意識の啓蒙と航空界に安全文化を定着させる。

＊自ら学ぶことの動機付け　　＊無理をしてはいけないという意識の持続

別添資料８　※１

技量維持連絡会
(幹事機能　ＪＡＰＡ事務局)
資料準備、開催調整、実績管理ＥＴＣ

Ⅲ　講習会の実施

１　講習会の開催

団体の内、適切と認められる団体または組織を幹事とし、
幹事は該当する全ての講習会の開催時期、開催地等を調整する。

①　実施回数は、年間で複数回

②　開催地は、国内の各地域
（全てのPilotが同じような条件で受講できる機会提供）

２　講習の方式

講習の時間は4時間を標準とする。

5団体で連携して
２５～３０回／年の開催
年間受講者目標1,200**名**　@40**名**

３　講習会の講師

講師は開催団体が推薦し、
幹事の承認を受けた者であること

認定講師制度の導入／
認定講師研修会の主催

※1航空従事者の技量維持のあり方に関する調査研究報告書（抜粋）（H14.4　（財）航空輸送技術研究センター）

航空安全講習会

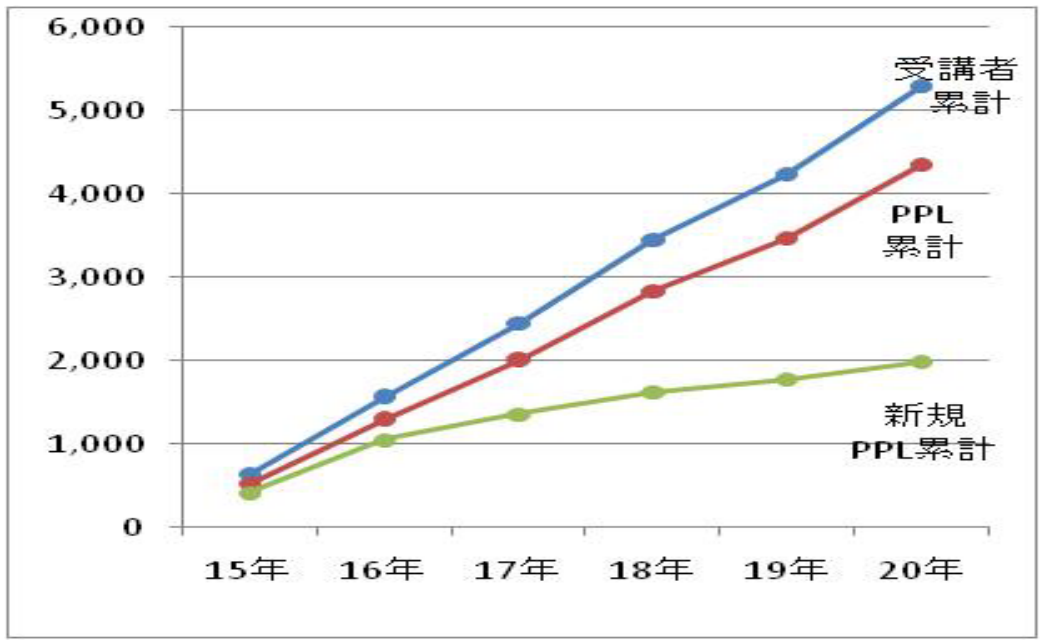
航空安全講習会の実施状況

PPL航空安全講習会　受講者数推移（年度／累計）

	講習会開催回数		受講者		PPL受講者		新規PPL受講者	
	（年度）	（累計）	（年度）	（累計）	（年度）	（累計）	（年度）	（累計）
15年	26	26	640	640	525	525	419	419
16年	25	51	934	1,574	776	1,301	634	1,053
17年	30	81	880	2,454	716	2,017	306	1,359
18年	29	110	998	3,452	818	2,835	266	1,625
19年	27	137	788	4,240	645	3,480	153	1,778
20年	28	165	1,063	5,303	879	4,359	204	1,982

※1

受講者は
通達公示後
6年間で
延べ5,300名
以上

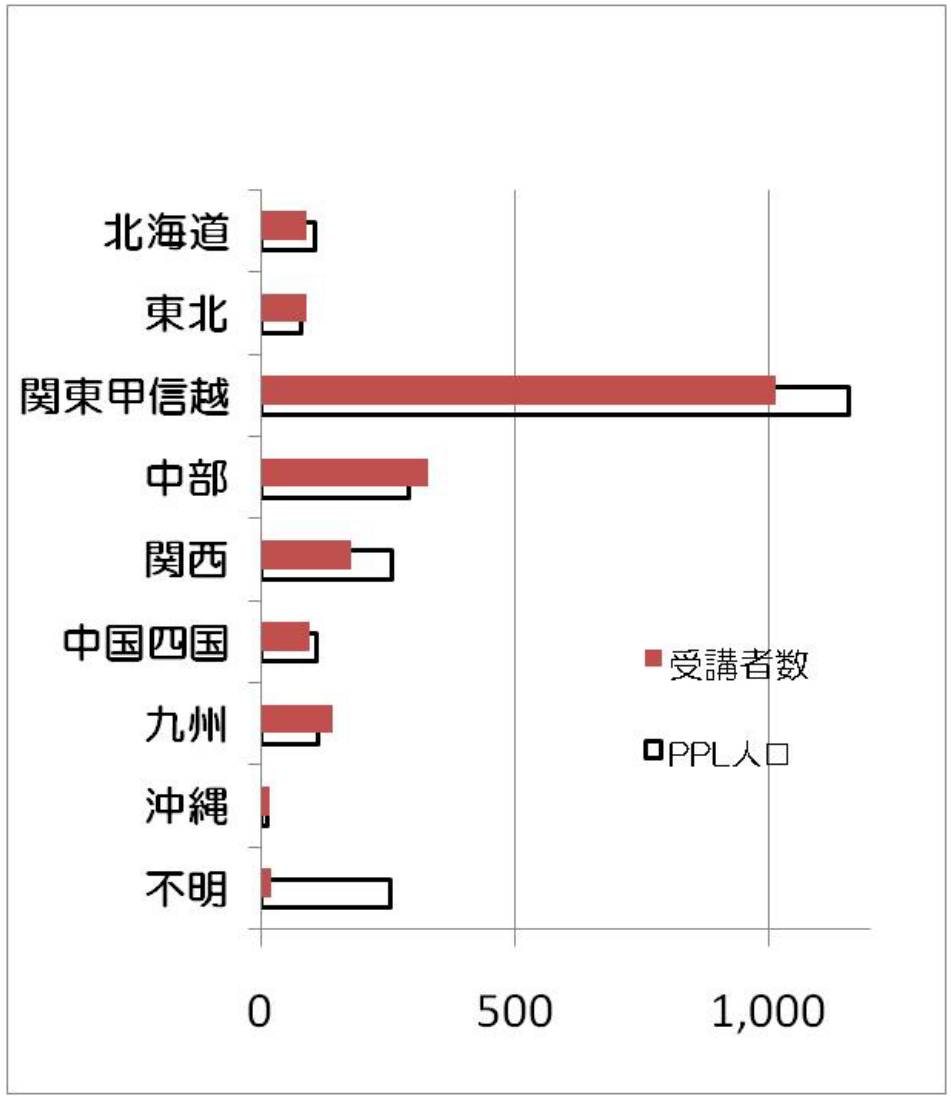


※1　PPL受講者数は、受講ｱﾝｹｰﾄでPPL申告されたものを集計。新規PPLはその年度に初めて受講したPPL。

航空安全講習会の実施状況

地域別
PPL既受講者数／PPL人口
比率

地域	PPL人口	受講者数	受講比率
沖縄	14	18	129%
九州	112	143	128%
中国四国	110	96	87%
関西	260	178	68%
中部	292	331	113%
関東甲信越	1,158	1,014	88%
東北	79	91	115%
北海道	108	90	83%
不明	256	21	8%
計	2,389	1,982	83%



（H21年度）　航空安全講習会実施概要

通達　自家用操縦士の飛行の安全確保について（国空乗第2077号　H15,03,28）

PPLの技量維持方策に係わる指針の講習項目の踏襲

1　法令の認識と遵守
2　事例紹介（研究）
3　情報収集の重要性の認識
4　能力に見合った計画，飛行の認識
5　自分１人の空ではないことの認識
6　人間の能力と限界／心理的側面
7　夜間飛行能力

(H21年度)　標準シラバス

講習会の講習時間　４Ｈ(休憩0.5Ｈ含め)

１　視聴覚教材を使った講習　（1.5Ｈ）

２　体験談を通じた安全講話
法令情報等　（1.5Ｈ）

講師　ＣＡＢ,自衛隊職員、認定講師

３　質疑，アンケートへの記入（0.5Ｈ）

講習会用資料に網羅する事項

1　PPLの運航に影響する
　通達、告示，AIP情報，AIM情報
2　PPLの運航状況情報
　事故例、ﾋﾔﾘﾊｯﾁ事例
3　PPLへの指導情報（通達）
　乗員課，管制課，安全課関連
4　空域、空港等の新情報／滑空場情報

H21年度
航空安全講習会
開催計画

（28回開催予定）

平成21年度航空安全講習会開催予定

平成21年７月０９日 現在

回	開催日	地　区	開　　催　　場　　所	共催・協賛 団　体	参加
1	4月5日	東京	ギャラクシーホール	認定講師研修会	43
2	4月11日	北海道	かでる2･7　会議室510号室	認定講師研修会	48
3	4月18日	大阪	大阪科学技術ｾﾝﾀｰ　701会議室	認定講師研修会	22
4	4月19日	埼玉	ﾚｲﾝﾎﾞｰﾓｰﾀｰｽｸｰﾙ	JAPA	53
5	5月16日	仙台	仙台空港ビル会議室3F1ABC有料待合室	認定講師研修会	20
6	5月23日	熊本	熊本市現代美術館会議研修室	認定講師研修会	39
7	6月6日	東京	新高輪プリンスホテル	AOPA-J	78
8	6月13日	愛知	中日パレス会議室　ｶﾄﾚｱ･ｾﾝﾄﾗﾙ	認定講師研修会	51
9	6月20日	東京	航空会館B101会議室	認定講師研修会	42
10	7月4日	宇都宮	ﾎﾃﾙｻﾝｼｬｲﾝ宇都宮	JSA	47
11	7月11日	東京	新宿オークビル	JFA	
12	8月22日	長野	白馬樅の木ﾎﾃﾙ内会議室	HCJ	
13	8月29日	青森	青森県観光物産館アスパム	JAPA	
14	9月12日	広島	広島ダイヤモンドホテル	JAPA	
15	9月	北海道	北見	JFA	
16	10月3日	岡山	後楽園ホテル	JSA	
17	10月4日	大阪	八尾空港周辺	JAPA	
18	11月28日	愛知	中日パレス	JSA	
19	11月14日	東京	日本赤十字社本社ビル	JFA	
20	12月5日	東京	新高輪プリンスホテル	AOPA	
21	12月12日	沖縄	那覇空港ﾋﾞﾙﾃﾞｨﾝｸﾞ	JAPA	
22	12月19日	長野	松本（現在調整中）	JAPA	
23	1月16日	三重	松坂ｸﾞﾘｰﾝﾎﾃﾙ	JSA	
24	1月23日	鹿児島	鹿児島空港ﾋﾞﾙﾃﾞｨﾝｸﾞ会議室	JAPA	
25	2月	静岡		JFA	
26	2月6日	香川	市内会場または空港事務所交渉中	JAPA	
27	2月13日	山梨		JAPA	
28	2月20日	東京	航空会館B101	JSA	

注）　JFA（社）日本飛行連盟　　JSA　（社）日本滑空協会
　　AOPA　（NPO）AOPA-JAPAN　　HCJ　（任）全国自家用ﾍﾘｺﾌﾟﾀｰ協議会

２－①
自家用操縦士の技量維持の必要性について

「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」
（平成２０年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。

自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄの実施ﾌｫｰﾏｯﾄ　1/2

技量維持の現状に関するアンケート調査

本アンケートの結果は、自家用操縦士の技量維持･安全対策の方策検討の目的以外では使用いたしません。また、ご回答は統計的手法により処理し、個人が特定できるような情報を公にすることはありませんので、実態に即したご回答、忌憚のないご意見をよろしくお願い申し上げます。なお氏名、住所のご記入は任意とさせていただきます。

ご回答者の属性等

氏　名（匿名でも結構です）	
住　所（無記入でも結構です）	〒

0－1　所有する全ての技能証明の航空機の種類、資格、実地試験の受験地（国名）、飛行時間等をお知らせ下さい

航空機の種類（該当するものに○）	資格（該当するものに○）		実地試験受験地（国名を記入）	総飛行時間（総飛行時間を記入）
飛行機	自家用	事業用以上	（　　）	（　　Ｈ）
回転翼	自家用	事業用以上	（　　）	（　　Ｈ）
滑空機上級	自家用	事業用以上	（　　）	（　　Ｈ）
滑空機動力	自家用	事業用以上	（　　）	（　　Ｈ）

0－2　もっとも良くフライトする航空機の種類に○印をお付け下さい（1つのみ）
①飛行機　②回転翼　③滑空機（上級）　④滑空機（動力）

1. 安全講習会について

1－1　国土交通省航空局技術部乗員課通達「自家用操縦士の飛行の安全確保について（平成15年国空乗第2077号）」をご存知ですか？

①内容まで知っている　②存在は知っている　③知らない
④その他（　　）

1－2　上記通達を受けて、日本航空機操縦士協会等が実施する安全講習会を知っていますか？
①定期的に受講している　②受講したことがある　③存在は知っている
④知らない　⑤その他（　　）

1－3　安全講習会は操縦技量の維持や事故防止に役立っていると思いますか?
（1－2で①又は②と回答した方のみ）
①思う　②思わない　③その他（　　）
その理由をお聞かせ下さい。
理由:

以下の質問については、もっともよくフライトする航空機として選択したものについてご回答ください。

2. 技量維持･安全対策の現状･方法について

2－1　2006年1年間の飛行回数で該当するものに○をつけて下さい。そのうち、野外飛行（1 区間の飛行時間が1時間程度以上のもの）を行った回数を御記入下さい
1年間の飛行回数　:　～5回　～10回　～20回　～50回　～100回　100回～
そのうち野外飛行回数:（　　）回位

2－2　安全を維持するために必要と思われることは何ですか。（複数回答可）
①講習会の受講　②定期的な操縦／訓練　③特に必要なことは無い
④その他（具体的に:　　）

2－3　技量維持のために行っている、操縦の方法、訓練の内容についてお聞かせください
（2－2で②と回答した方のみ　複数回答可）
①ナビゲーション　②夜間飛行　③エアワーク　④BIF　⑤離着陸
⑥シミュレータ等による訓練⑦非常操作　⑧その他（具体的に:　　）
⑨特になし

2－4　技量維持のために行ないたい、操縦の方法、訓練の内容についてお聞かせください
（2－2で②と回答した方のみ　複数回答可）
①ナビゲーション　②夜間飛行　③エアワーク　④BIF　⑤離着陸
⑥シミュレータ等による訓練⑦非常操作　⑧その他（具体的に:　　）
⑨特になし

2－5　操縦／訓練を行うに当たって、障害となっていると思われる事項は何ですか？
①夜間飛行、計器飛行等の訓練が行なえる空港がない　②空港に離着陸できる回数の制限が厳しい　③費用が高すぎる（費用がかかる事項:　　）
④特に障害はない　⑤その他（具体的に:　　）

例:空港使用料、燃料代、機体のﾘｰｽ代、機体のメンテナンス代、クラブ等の会費、教官費用、航空身体検査証明にかかる費用　ETC.

2－6　安全を確保するために日頃から心がけていることはありますか（複数回答可）
①機体の整備状況の確認　②気象情報の入手　③飛行する空域情報の入手
④必要燃料と搭載燃料の確認　⑤重量重心の確認　⑥法令遵守　⑦技量を維持するため定期的に操縦／訓練を行なう　⑧定期的な操作手順等の確認（ﾁｪｯｸﾘｽﾄによるもの、非常操作等のシミュレーション、イメージトレーニングを含む）
⑨その他（具体的に:　　）

自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄの実施ﾌｫｰﾏｯﾄ　2/2

3. 技量の自己評価及び事故要因に関する認識について

3－1　今から航空機を操縦することとなった場合、安全に操縦する自信がありますか？
（○印をお付け下さい）
①ある　　②条件による　　③　ない
その理由をお聞かせ下さい。
理由:

3－2　今からの飛行が次のような場合、安全に操縦する自信がありますか？
（最もよくフライトする航空機の種類が滑空機上級の方を除く）

ナビゲーションを含む2時間以上の飛行	①問題はないと思う	②問題があるかもしれない
夜間飛行	①問題はないと思う	②問題があるかもしれない
VMC 未満の飛行（S. VFR 許可での離着陸等）	①問題はないと思う	②問題があるかもしれない

3－3　毎年20件程度の小型航空機事故が発生し、以下のような要素が事故原因と考えられています。　あなたはこのとおりだと思いますか？
①このとおりだと思う　②思わない（理由　　）

①基本操作･知識の欠落（　）	②ﾁｪｯｸﾘｽﾄの軽視あるいは無視（　）	③未熟な操縦技量（　）
④無理な飛行計画（　）	⑤不十分な飛行準備（　）	⑥安全意識の欠如（　）

3－4　上記の事故原因と考えられる６つの要素を、ご自身に当てはめた場合、特に問題がないと思う要素には○、問題があるかも知れないと思う要素には×を上の表内の（　）に付けてください

3－5　上記で問題があるかも知れないと思われる原因に該当するものはどれですか(複数回答化)
①技量維持の飛行機会が少ない　②飛行経験が少ない　③技能証明を取得するまでの訓練が十分でなかった　④技量向上の（教育･指導を受ける）機会がない　⑤自家用操縦士の心構えやモラルについての教育を受ける機会がない　⑥最新知識を得る機会がない
⑦飛行環境（具体的には　　）
⑧その他　（　　）

3－6　どのような制度が出来ると上記の問題が解決でき、安全向上に役立つと思いますか？

4. 平成15年国空乗第2077号に関するご意見をお聞かせ下さい

EX.　最近の飛行経験の指針が厳しい／甘い、安全講習会のモデルケースに示されている講習項目に「○○」を追加した方が良い等･･･

5. その他、技量維持や安全に関してご自由に意見をお聞かせください。

以上ご協力ありがとうございました

同封の返信用封筒にて、平成19年7月15日までに自家用操縦士の技量維持に関する調査委員会事務局　（社）日本航空機操縦士協会宛　御返送をお願い申し上げます。

なお自家用操縦士の技量維持に関する通達は添付資料をご参照下さい。

通達	国空乗第2077号　平成15年3月28日　自家用操縦士の飛行の安全確保について
別添	自家用操縦士の技量維持方策に係わる指針
別紙1	安全講習会のモデルケース
別紙2～5	実技訓練のモデルケース（サンプルプロファイル）

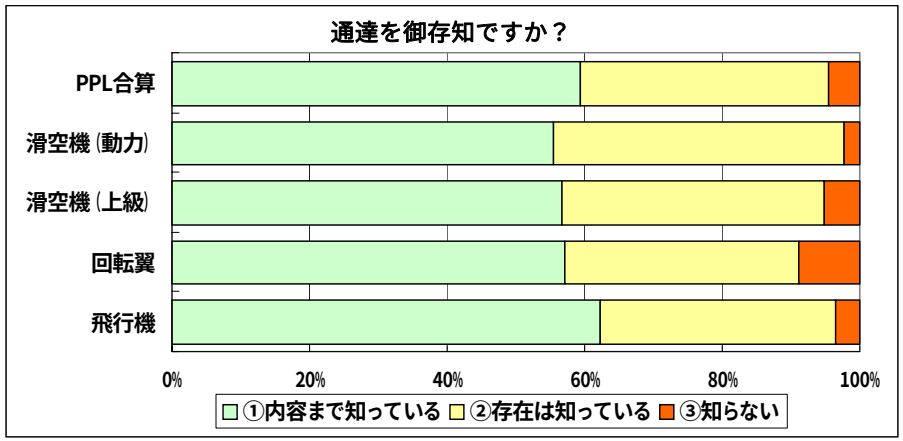
自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※1　1/5

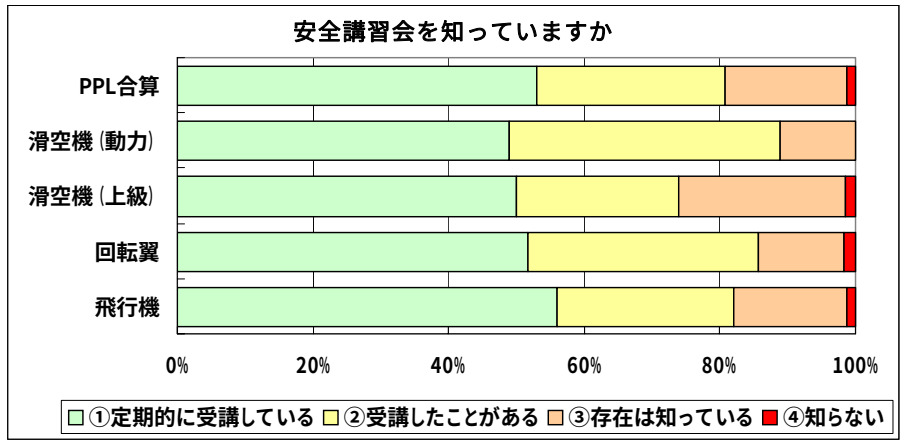
安全講習会について

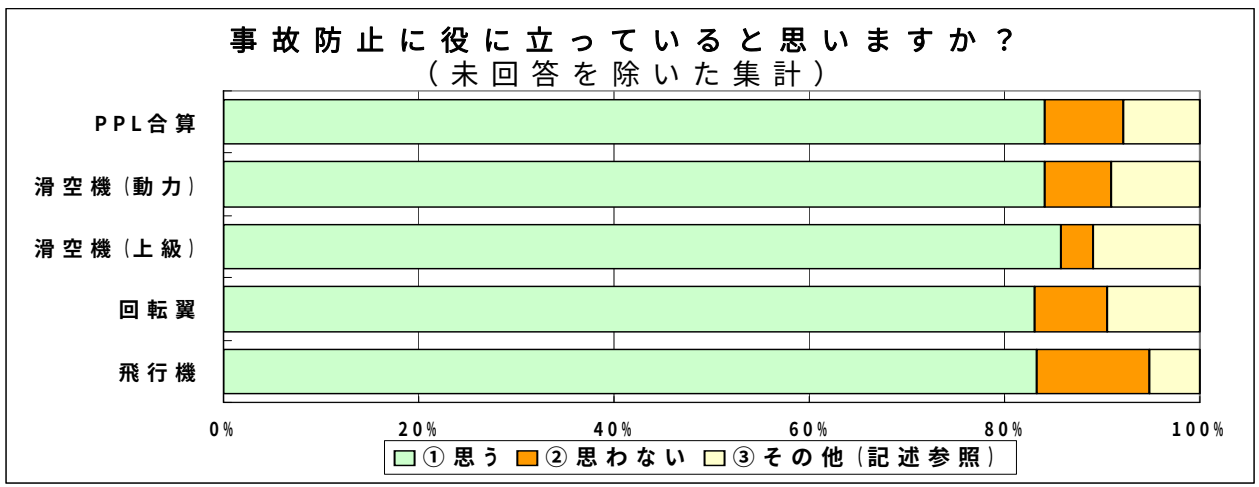
１－１　国土交通省航空局技術部乗員課**通達**「自家用操縦士の飛行の安全確保について（平成１５年国空乗第２０７７号）」をご存知ですか？

１－２　上記通達を受けて、日本航空機操縦士協会等が実施する**安全講習会**を知っていますか？

１－３　安全講習会は**操縦技量の維持や事故防止に役立っている**と思いますか？（１－２で①又は②と回答した方のみ）







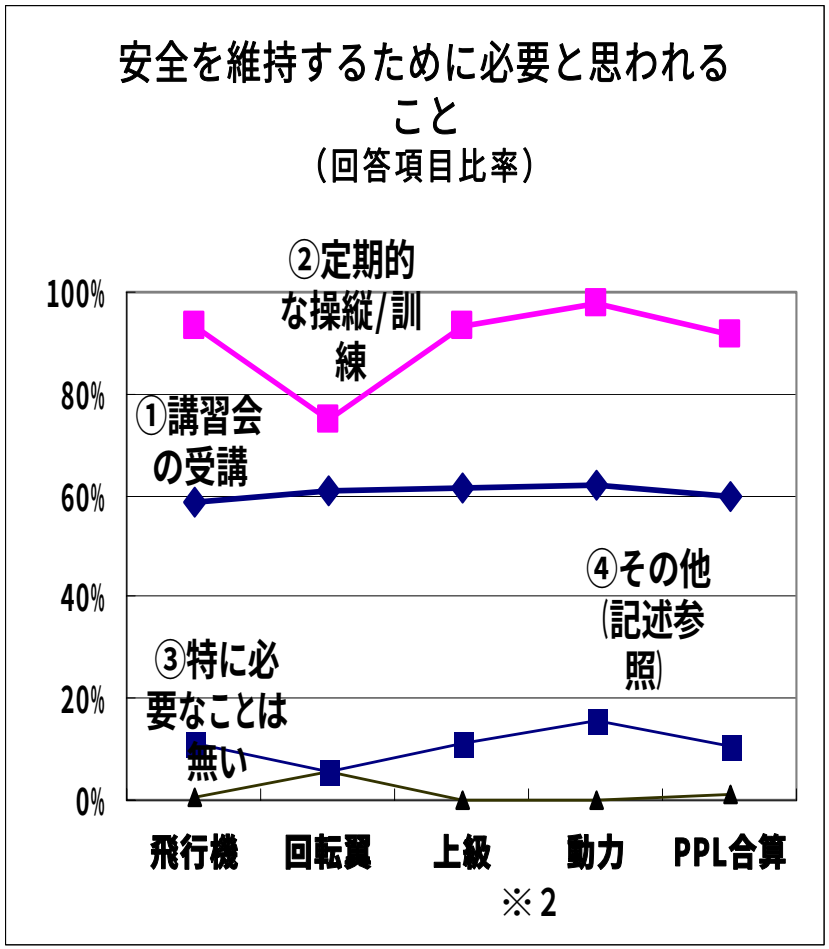
※1「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。
ｱﾝｹｰﾄ項目は抜粋。

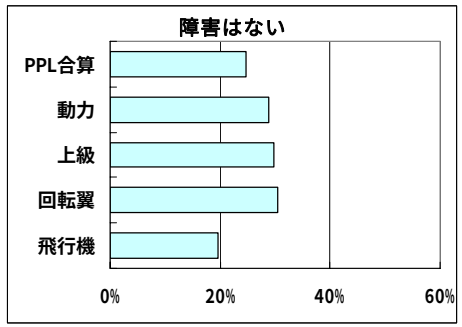
自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※1　2/5

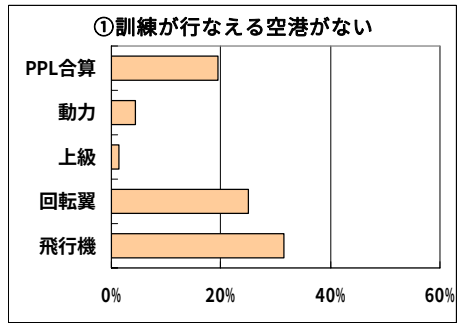
２．技量維持・安全対策の現状・方法について

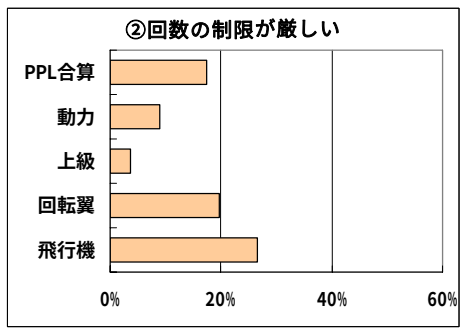
２－２　安全を維持するために<u>必要と思われること</u>は何ですか。（複数回答可）

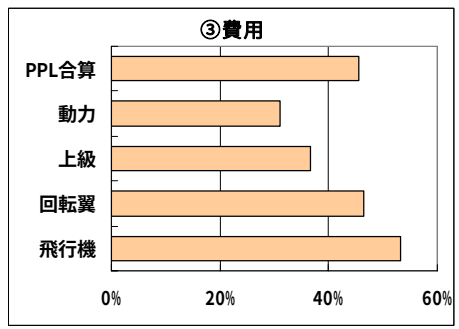
２－５　操縦／訓練を行うに当たって、<u>障害</u>となっていると思われる事項は何ですか？

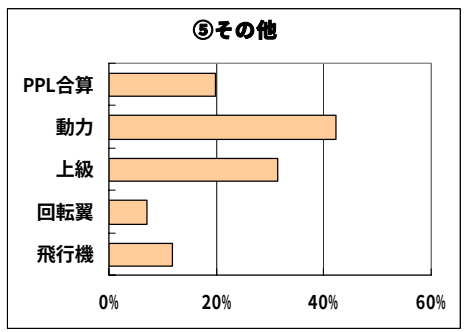












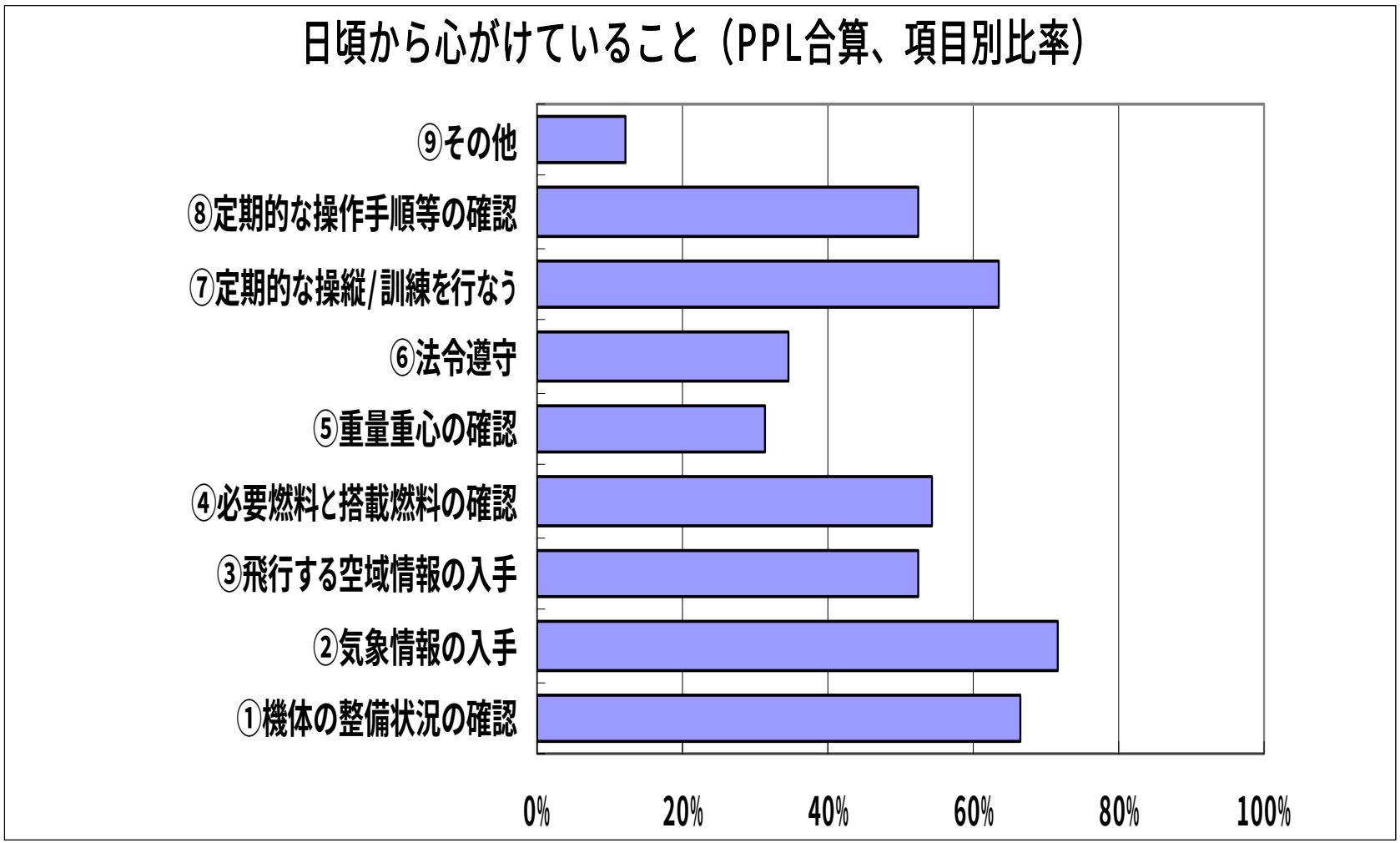
※2

※2
航空機の種類
上級は滑空機（上級）
動力は滑空機（動力）
を表す。

※1「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。
ｱﾝｹｰﾄ項目は抜粋。

自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※1　3/5

２－６　安全を確保するために日頃から<u>心がけていること</u>はありますか（複数回答可）



※1「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。
ｱﾝｹｰﾄ項目は抜粋。

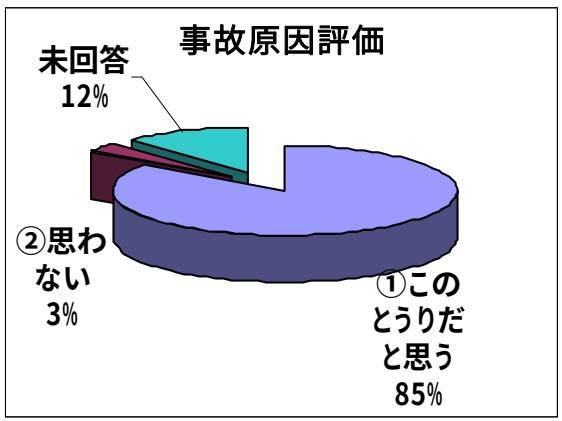
自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※1　4/5

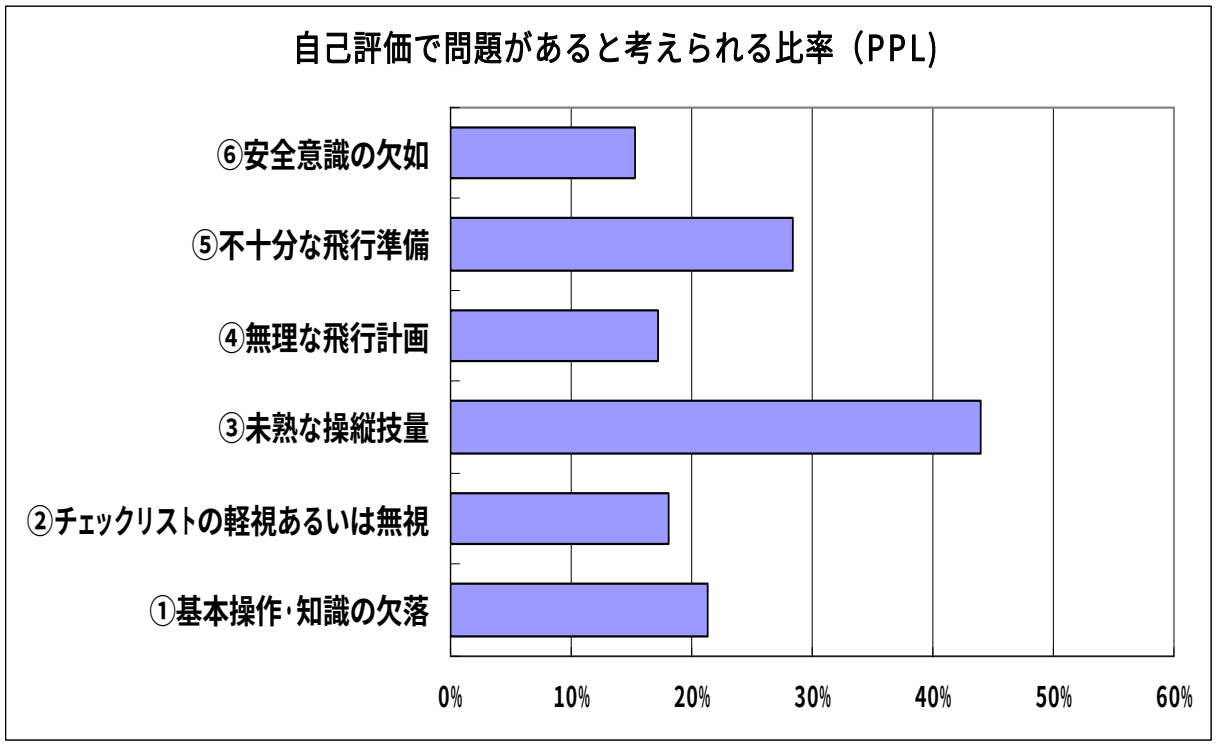
３．技量の自己評価及び事故要因に関する認識について

３－３　毎年２０件程度の小型航空機事故が発生し、<u>以下のような要素が事故原因</u>と考えられています。　あなたは<u>このとおりだと思いますか</u>？

①基本操作・知識の欠落（　）②ﾁｪｯｸﾘｽﾄの軽視あるいは無視（　）③未熟な操縦技量（　）
④無理な飛行計画（　）　⑤不十分な飛行準備（　）　⑥安全意識の欠如（　）

３－４　上記の事故原因と考えられる6つの要素を、ご自身に当てはめた場合、特に<u>問題がないと思う要素</u>には○、<u>問題があるかも知れないと思う要素</u>には×を上の表内の（　　）に付けてください

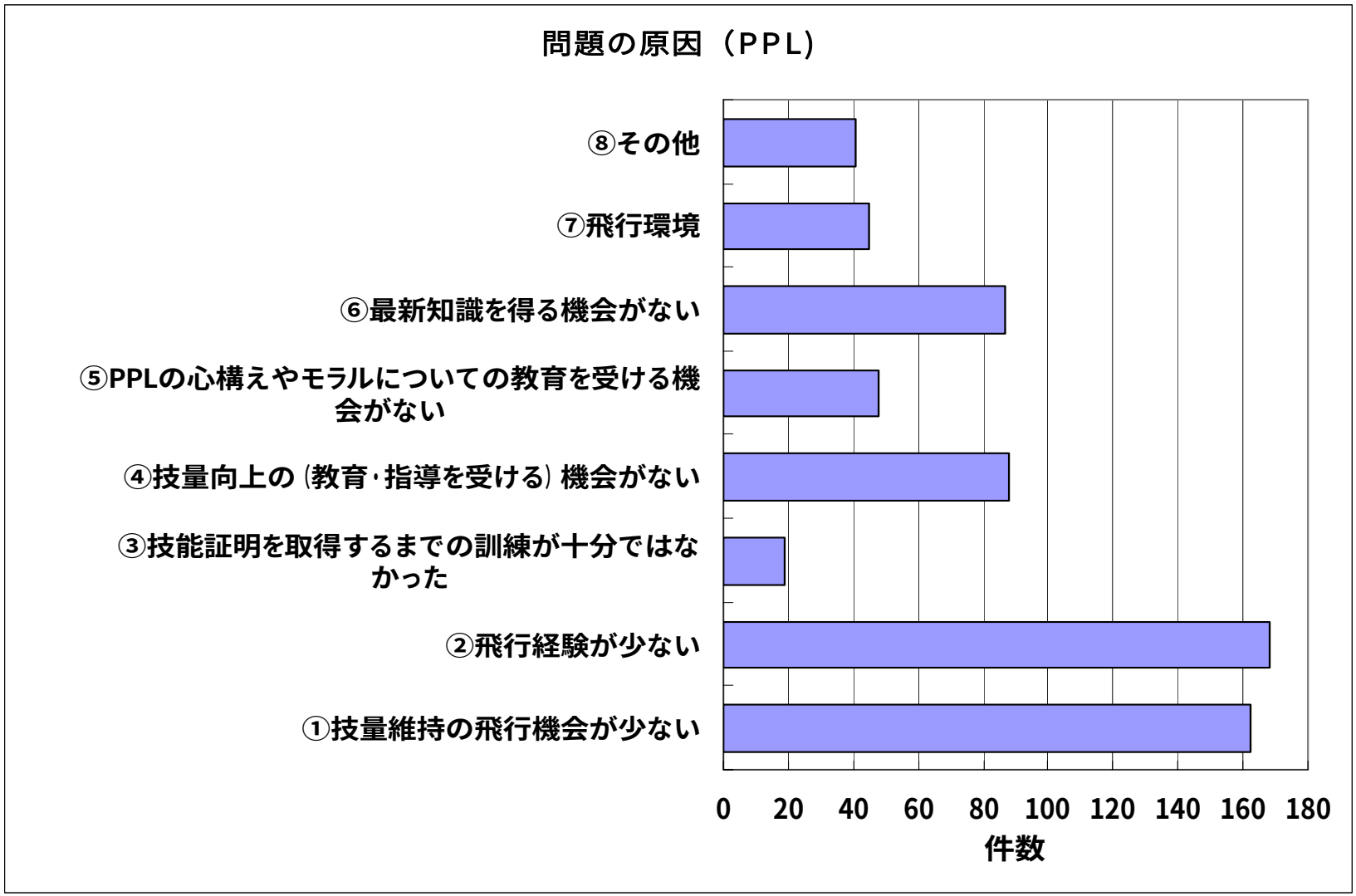




※1「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」(平成20年3月 (社) 日本航空機操縦士協会取りまとめ) より。
ｱﾝｹｰﾄ項目は抜粋。

自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※1　5/5

３－５　上記で問題があるかも知れないと思われる原因に該当するものはどれですか(複数回答化)



※1「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。
ｱﾝｹｰﾄ項目は抜粋。

２－②自家用操縦士の技量維持のために必要な方策について

「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」
（平成２０年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。

表 6-2-1　技量維持制度のあり方とその課題等

対象者	技量維持方策	技能証明の失効	期限の考え方	フライトレビューの実施形態	フライトレビューの実施方法等	フライトレビューを実施する者	最近の飛行経験の取扱い	課題	課題に対する対応方策詳細
法律等において訓練等の枠組みの対象とならない者	フライトレビュー制度 （合否判定は行わないが講評は行う） （罰則に頼って履行を促進するのではなく、操縦士の自主性により履行を促進することが望ましい。）	無 （ただし、フライトレビューを受けないと飛行できない）	前回のフライトレビュー又は同種類の航空機に関する技能証明を取得してから原則2年以内にレビューを受ける	飛行 ＋ 座学	【飛行】 ・航空機の種類ごとに飛行に係るフライトレビューを実施（ただし、他の種類の航空機に係る技能証明によるフライトレビューの実績等によって技量維持が担保されると考えられる場合には、担保される範囲内での免除を考慮する） ・認定を受けた飛行訓練装置(FTD)や模擬飛行装置(FFS)の活用 【座学】 ・飛行に係るフライトレビューに併せて座学を行うことを原則とする（ただし、その実施形式を強制するものではなく、別日に開催する等の方式でも可能。）	・航空従事者試験官 ・受講者と同等以上の知識・能力等を有する者であって、適切な教育を受けた者として当局が認めた者	特に問わない	・技量又は知識が不足している者に対する手当て	・フライトレビュー後に講評を行い、問題点等を意識させる。（受講者は指摘事項の訓練を自主的に行い、解決することが望ましい。）
								・フライトレビューを実施する者の選定（試験官等のマンパワー不足）	・クラブ等を登録講習機関として登録し、フライトレビューを当該登録機関が実施する。登録機関はフライトレビューを実施できる人材をそろえる。 ・機長認定等、一定の要件を満たしている操縦士は、受講義務を免除する。 ・アンケート結果（参考資料9参照）によると、フライトレビューの処理能力は、土日に限定しても2600件/年程度存在すると考えられ、年間で必要となる1400名（2006年度に第２種身体検査証明を取得した者2700名の約半分）の処理能力を満足しているものと考えられる。
								・空港、空域に関する制約から、飛行に係るフライトレビュー（科目）が制限される地域がある	・フライトレビューにおける飛行が、「離着陸（TGL）」、「非常操作」、「BIF」等であれば、法第92条及び第95条の3の訓練空域の問題等をある程度回避可能。 ・FTDやFFSを活用して訓練を実施
								・フライトレビューを行う者によって、指摘事項等がばらつく可能性	・通達としてガイドライン等を作成する ・フライトレビューを行う者は定期的に国土交通大臣が実施する講習を受講しなくてはならないこととする
								・受講の終了を証明し、管理する仕組みが必要（資格管理プログラム（当局の技能証明管理システム）の取扱いについても検討）	・フライトレビューを実施した者は、受講の修了を証明し、併せて国土交通大臣に報告する。国土交通省はその実績を管理する。 ・資格管理プログラムについて、フライトレビューの終了を記録する仕組み等について検討（フライトレビューを実施した者の氏名、日時及び住所（下記住所変更届出の義務化の項も参照）） ・2年をこえた場合のフライトレビューの方法については、要検討
								・前回フライトレビューから２年を経過した場合の対策	
								・飛行に係るフライトレビューと座学が別日に開催される場合、二度手間となり、負担が増加する	・飛行に係るフライトレビューの直前に、よくある事故例、直近の航空法規の改正内容等について座学を行い、フライトレビュー中にも適宜解説等を行うことを原則とする。また、前述のとおり、フライトレビュー後には講評を行う。ただし、飛行に係るフライトレビューの直前に行う座学だけでは、法令・通達改正等に係る全ての事項を伝達できないため、別途、法令・通達改正等を周知する方法を検討する必要がある。 ・現在の安全講習会のあり方については要検討
								・住所変更届出の義務化	・フライトレビューの終了の報告に併せて住所に変更があった場合は届け出る（作業量や予算との関係も含めて要調整）
								・海外でのフライトレビューの取扱いについて	・海外におけるフライトレビューについては、我が国の登録を受けた登録機関で実施されるのであれば、我が国のレビューとして取り扱うことが可能

※FTD＝Flight Training Device、 FFS＝Full Flight Simulator、 TGL＝Touch and Go Landing、 BIF＝Basic Instrument Flight

「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。

２－③技量維持制度導入に当たっての課題・要望について

表 6-2-1　技量維持制度のあり方とその課題等

対象者	技量維持方策	技能証明の失効	期限の考え方	フライトレビューの実施形態	フライトレビューの実施方法等	フライトレビューを実施する者	最近の飛行経験の取扱い	課題	課題に対する対応方策詳細
								・技量又は知識が不足している者に対する手当て ・フライトレビューを実施する者の選定（試験官等のマンパワー不足）	・フライトレビュー後に講評を行い、問題点等を意識させる。（受講者は指摘事項の訓練を自主的に行い、解決することが望ましい。） ・クラブ等を登録講習機関として登録し、フライトレビューを当該登録機関が実施する。登録機関はフライトレビューを実施できる人材をそろえる。 ・機長認定等、一定の要件を満たしている操縦士は、受講義務を免除する。 ・アンケート結果（参考資料9参照）によると、フライトレ
法律等において訓練等の枠組みの対象とならない者	フライトレビュー制度 （合否判定は行わないが講評は行う） （罰則に頼って履行を促進するのではなく、操縦士の自主性により履行を促進することが望ましい。）	無 （ただし、フライトレビューを受けないと飛行できない）	前回のフライトレビュー又は同種類の航空機に関する技能証明を取得してから原則2年以内にレビューを受ける	飛行 ＋ 座学	【飛行】 ・航空機の種類ごと に係るフライトレビ 実施（ただし、他の 航空機に係る技能証 るフライトレビュー 等によって技量維持 されると考えられる場合に は、担保される範囲内での 免除を考慮する） ・認定を受けた飛行訓練装置（FTD）や模擬飛行装置（FFS）の活用 【座学】 ・飛行に係るフライ ビューに併せて座学を行う ことを原則とする（ただし、その実施形式を強制するものではなく、別日に開催する等の方式でも可能。）	・航空従事者試験官 ・受講者と同等以上の知識・能	特に問わな	指摘事項等がばらつく可能性 ・前回フライトレビューから２年を経過した場合の対策	・フライトレビューを行う者は定期的に国土交通大臣が実施する講習を受講しなくてはならないこととする も参照）） ・2年をこえた場合のフライトレビューの方法については、要検討
									め、別途、法令・通達改正等を周知する方法を検討する必要がある。 ・現在の安全講習会のあり方については要検討
								・住所変更届出の義務化 ・海外でのフライトレビューの取扱いについて	・フライトレビューの終了の報告に併せて住所に変更があった場合は届け出る（作業量や予算との関係も含めて要調整） ・海外におけるフライトレビューについては、我が国の登録を受けた登録機関で実施されるのであれば、我が国のレビューとして取り扱うことが可能

※FTD＝Flight Training Device、 FFS＝Full Flight Simulator、 TGL＝Touch and Go Landing、 BIF＝Basic Instrument Flight

カナダでは当局のセミナーへの参加、当局発行のNewsLetterの自習ﾌﾟﾛｸﾞﾗﾑの受講等でも可。
（第1回「航空機の操縦士技能証明制度等のあり方検討会」配布資料5「技能証明取得後の技量管理について」P13より）

USAではｲﾝﾀｰﾈｯﾄ等を利用した自主的な技量維持制度も始まっている。（FAA　SAFETY TEAM）

運用面ではﾌﾗｲﾄﾚﾋﾞｭｰ対象者の負担軽減のための、検討の参考にして頂きたい。

「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。

表 6-2-1　技量維持制度のあり方とその課題等

対象者	技量維持方策	技能証明の失効	期限の考え方	フライトレビューの実施形態	フライトレビューの実施方法等	フライトレビューを実施する者	最近の飛行経験の取扱い	課題	課題に対する対応方策詳細
法律等において訓練等の枠組みの対象とならない者	フライトレビュー制度 （合否判定は行わないが講評は行う） （罰則に頼って履行を促進するのではなく、操縦士の自主性により履行を促進することが望ましい。）	無 （ただし、フライトレビューを受けないと飛行できない）	前回のフライトレビュー又は同種類の航空機に関する技能証明を取得してから原則2年以内にレビューを受ける	飛行 ＋ 座学	【飛行】 ・航空機の種類ごとに飛行に係るフライトレビューを実施（ただし、他の種類の航空機に係る技能証明によるフライトレビューの実績等によって技量維持が担保されると考えられる場合には、担保される範囲内での免除を考慮する） ・認定を受けた飛行訓練装置(FTD)や模擬飛行装置(FFS)の活用 【座学】 ・飛行に係るフライトレビューに併せて座学を行うことを原則とする（ただし、その実施形式を強制するものではなく、別日に開催する等の方式でも可能。）	・航空従事者試験官 ・受講者と同等以上の知識・能力等を有する者であって、適切な教育を受けた者として当局が認めた者	特に問わない	・技量又は知識が不足している者に対する手当て	・フライトレビュー後に講評を行い、問題点等を意識させる。（受講者は指摘事項の訓練を自主的に行い、解決することが望ましい。）
								・フライトレビューを実施する者の選定（試験官等のマンパワー不足）	・クラブ等を登録講習機関として登録し、フライトレビューを当該登録機関が実施する。登録機関はフライトレビューを実施できる人材をそろえる。 ・機長認定等、一定の要件を満たしている操縦士は、受講義務を免除する。 ・アンケート結果（参考資料9参照）によると、フライトレビューの処理能力は、土日に限定しても2600件/年程度存在すると考えられ、年間で必要となる1400名（2006年度に第２種身体検査証明を取得した者2700名の約半分）の処理能力を満足しているものと考えられる。
								・空港、空域に関する制約から、飛行に係るフライトレビュー（科目）が制限される地域がある	・フライトレビューにおける飛行が、「離着陸（TGL）」、「非常操作」、「BIF」等であれば、法第92条及び第95条の3の訓練空域の問題等をある程度回避可能。 ・FTDやFFSを活用して訓練を実施
								・フライトレビューを行う者によって、指摘事項等がばらつく可能性	・通達としてガイドライン等を作成する ・フライトレビューを行う者は定期的に国土交通大臣が実施する講習を受講しなくてはならないこととする
								・受講の終了を証明し、管理する仕組みが必要（資格管理プログラム（当局の技能証明管理システム）の取扱いについても検討）	・フライトレビューを実施した者は、受講の修了を証明し、併せて国土交通大臣に報告する。国土交通省はその実績を管理する。 ・資格管理プログラムについて、フライトレビューの終了を記録する仕組み等について検討（フライトレビューを実施した者の氏名、日時及び住所（下記住所変更届出の義務化の項も参照）） ・前回フライトレビューから２年を経過した場合の対策	・2年をこえた場合のフライトレビューの方法については、要検討
								・飛行に係るフライトレビューと座学が別日に開催される場合、二度手間となり、負担が増加する	・飛行に係るフライトレビューの直前に、よくある事故例、直近の航空法規の改正内容等について座学を行い、フライトレビュー中にも適宜解説等を行うことを原則とする。また、前述のとおり、フライトレビュー後には講評を行う。ただし、飛行に係るフライトレビューの直前に行う座学だけでは、法令・通達改正等に係る全ての事項を伝達できないため、別途、法令・通達改正等を周知する方法を検討する必要がある。 ・現在の安全講習会のあり方については要検討
								・住所変更届出の義務化	・フライトレビューの終了の報告に併せて住所に変更があった場合は届け出る（作業量や予算との関係も含めて要調整）
								・海外でのフライトレビューの取扱いについて	・海外におけるフライトレビューについては、我が国の登録を受けた登録機関で実施されるのであれば、我が国のレビューとして取り扱うことが可能

※FTD＝Flight Training Device、 FFS＝Full Flight Simulator、 TGL＝Touch and Go Landing、 BIF＝Basic Instrument Flight

「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より転載

量維持制度のあり方とその課題等

トレ 実施す	最近の飛行経験の取扱い	課題	課題に対する対応方策詳細
		・技量又は知識が不足している者に対する手当て	・フライトレビュー後に講評を行い、問題点等を意識させる。（受講者は指摘事項の訓練を自主的に行い、解決することが望ましい。）
		・フライトレビューを実施する者の選定（試験官等のマンパワー不足）	・クラブ等を登録講習機関として登録し、フライトレビューを当該登録機関が実施する。登録機関はフライトレビューを実施できる人材をそろえる。 ・機長認定等、一定の要件を満たしている操縦士は、受講義務を免除する。 ・アンケート結果（参考資料9参照）によると、フライトレビューの処理能力は、土日に限定しても2600件/年程度存在すると考えられ、年間で必要となる1400名（2006年度に第２種身体検査証明を取得した者2700名の約半分）の処理能力を満足しているものと考えられる。
		・空港、空域に関する制約から、飛行に係るフライトレビュー（科目）が制限される地域がある	・フライトレビューにおける飛行が、「離着陸（TGL）」、「非常操作」、「BIF」等であれば、法第92条及び第95条の3の訓練空域の問題等をある程度回避可能。 ・FTDやFFSを活用して訓練を実施
者試 同等 ・能 る者 適切 けた 局が	特に問わない	・フライトレビューを行う者によって、指摘事項等がばらつく可能性	・通達としてガイドライン等を作成する ・フライトレビューを行う者は定期的に国土交通大臣が実施する講習を受講しなくてはならないこととする
		・受講の終了を証明し、管理する仕組みが必要（資格管理プログラム（当局の技能証明管理システム）の取扱いについても検討）	・フライトレビューを実施した者は、受講の修了を証明し、併せて国土交通大臣に報告する。国土交通省はその実績を管理する。 ・資格管理プログラムについて、フライトレビューの終了を記録する仕組み等について検討（フライトレビューを実施した者の氏名、日時及び住所（下記住所変更届出の義務化の項も参照））
		・前回フライトレビューから２年を経過した場合の対策	・2年をこえた場合のフライトレビューの方法については、要検討
		・飛行に係るフライトレビューと座学が別日に開催される場合、二度手間となり、負担が増加する	・飛行に係るフライトレビューの直前に、よくある事故例、直近の航空法規の改正内容等について座学を行い、フライトレビュー中にも適宜解説等を行うことを原則とする。また、前述のとおり、フライトレビュー後には講評を行う。ただし、飛行に係るフライトレビューの直前に行う座学だけでは、法令・通達改正等に係る全ての事項を伝達できないため、別途、法令・通達改正等を周知する方法を検討する必要がある。 ・現在の安全講習会のあり方については要検討
		・住所変更届出の義務化	・フライトレビューの終了の報告に併せて住所に変更があった場合は届け出る（作業量や予算との関係も含めて要調整）
		・海外でのフライトレビューの取扱いについて	・海外におけるフライトレビューについては、我が国の登録を受けた登録機関で実施されるのであれば、我が国のレビューとして取り扱うことが可能

BIF＝Basic Instrument Flight

（参考）

（平成１４年４月
「航空従事者の技量維持のあり方に関する調査報告書」（財）航空輸送技術研究ｾﾝﾀｰ取りまとめ）では
全てのﾊﾟｲﾛｯﾄが同じような条件で講習会を受講できる機会を設ける必要性が提言されております。

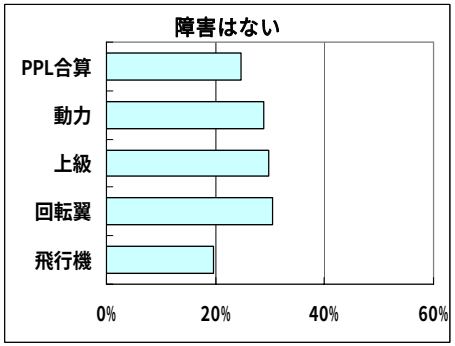
飛行が導入される場合には、同様の配慮が要請される可能性がありあます。

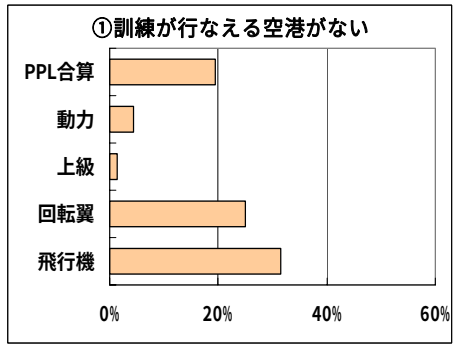
「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より転載

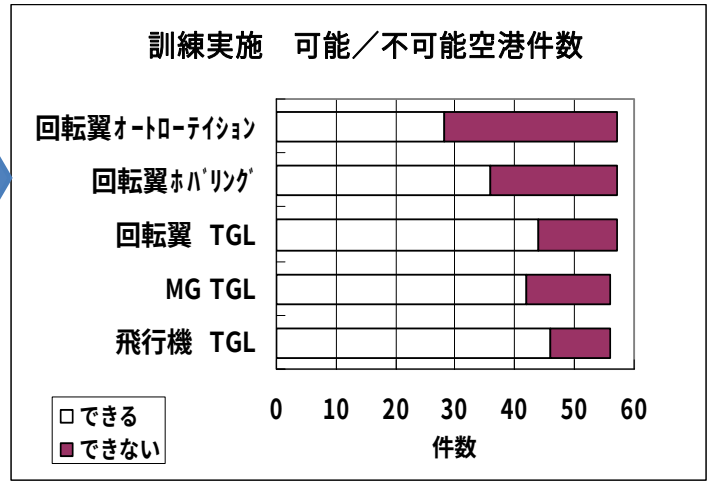
自家用操縦士に対するｱﾝｹｰﾄ結果※１

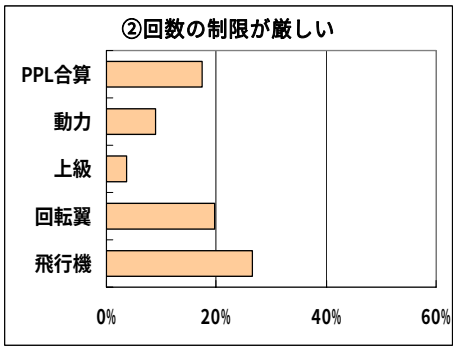
２．技量維持・安全対策の現状・方法について

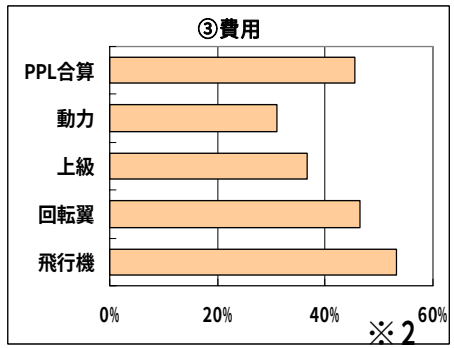
２－５　操縦／訓練を行うに当たって、障害となっていると思われる事項は何ですか？



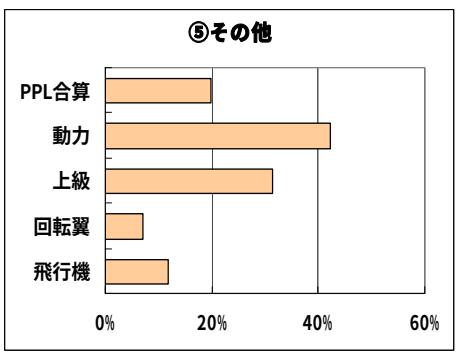








※２



（参考）　１
（平成14年4月　「航空従事者の技量維持のあり方に関する調査報告書」（財）航空輸送技術研究ｾﾝﾀｰ取りまとめ）では
セスナ１７２クラスの国内でのレンタル料金3.5万円～4万円／時間に対しUSAでは＄１２０程度という報告がある。
（参考）　２
（平成20年3月「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）では
訓練受入れ可能ｸﾗﾌﾞでの訓練費用報告では（飛行機平均）　5.2万円／時間。

※１「自家用操縦士の技量維持に関する調査報告書」
（平成20年3月（社）日本航空機操縦士協会取りまとめ）より。

※２航空機の種類で上級は滑空機（上級）
動力は滑空機（動力）を表す。