

操縦技能審査員定期講習

国土交通省 航空局
安全部 安全政策課
2024年度版

- 特定操縦技能の審査制度
- 操縦技能審査員
- 特定操縦技能審査進捗状況
- 最近の変更点
- 小型航空機の事故事例等の発生状況
- 安全な飛行のために
- よくある問い合わせ
- 事例紹介

注意：本資料は理解を容易にするため法令等の原文を要約しております、必要に応じて法令等をご確認ください。

特定操縦技能の審査制度

- 操縦技能証明保有者に対し、飛行前の一定期間内に、航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であってその維持について確認することが特に重要であるもの（**特定操縦技能**）を有するかどうかについての審査を行う。
- 審査は、必要な経験、知識及び能力を有することについて、国土交通大臣が認定した「**操縦技能審査員**」が行う。
- 審査は、**航空機の種類ごと**に、運航に必要な知識（特に、航空法規等の最新の改正内容等についての知識）の確認、空港等における運航、通常時の離着陸や、通常時の飛行、異常時及び緊急時の操作等の知識及び能力の確認からなる。

- 審査の適切性、公平性を担保するため、操縦技能審査員は、「**特定操縦技能審査実施要領**」、「**特定操縦技能審査実施細則（特定操縦技能審査チェックリストを含む。）**」及び「**特定操縦技能審査口述ガイダンス**」に基づき審査を行う。
- 審査は、**実機**、**国土交通大臣の認定した**模擬飛行装置又は飛行訓練装置（ビジュアル装置を有するもの）を使用して行うことができる。
 - ◆ FTD又はSIMにより審査を行う場合、被審査者が保有する等級限定と当該FTD等の等級が一致していること
 - ◆ （回転翼の場合、ピストン、タービンの等級が一致していること）
- 操縦技能審査員は、審査を行った時は、被審査者の技能証明書に「審査を行った日」「合格又は不合格」「操縦等可能期間満了日（合格した場合に限る）」「操縦技能審査員の氏名および認定番号」を記入し、**10日以内**に技能審査結果報告書に当該審査申請書及び技能証明書の写しを国土交通大臣に提出するとともにその**記録等を少なくとも2年間保存**するものとする。

操縦技能証明（操縦士の資格）を有する者は、（原則）操縦する日前2年の間に**特定操縦技能**を有するかどうかについて、**操縦技能審査員**の審査を受け、これに**合格**しなければ、**1～4の行為を行ってはならない**。当該審査は航空機の種類ごとに行う。

1. 航空機に乗り組んで行うその**操縦**
2. 必要な操縦技能証明を有さない者が行う**操縦の練習の監督**
3. 特定操縦技能審査に合格していない者が行う**操縦の練習の監督**
4. 必要な計器飛行証明を有さない者が行う**計器飛行等の練習の監督**

※ 特定操縦技能

航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力であってその維持について確認することが特に必要であるもの

※ 操縦技能審査員

特定操縦技能の審査を行うのに必要な経験、知識及び能力を有することについて国土交通大臣の認定を受けた者

◇ 特定操縦技能の維持がなされていることの確認

国土交通大臣が航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力を有する者として技能証明を持った操縦者に対し、その後も必要な知識及び能力を維持することを確保し、もって航空の安全の向上を図る。

◇ 審査（評価）を通した操縦士の技能の底上げ

法令上の制度として、定期的に「第三者と共に飛行」することを「義務づけたこと」に意義がある。

👉 操縦士が審査員とともにフライトを振り返ることで、技量の底上げを図ることが重要。
(航空事故の減少が期待できる。)

2項 満了する日の**45日前**から当該**操縦等可能期間**が満了する日までの間に合格した場合は、前項の期間は、2年に当該審査**合格の日**から**満了する日の前日**までの日数を**加えた期間**とする。



操縦技能審査員

● 地 位

国土交通大臣により認定を受け、「特定操縦技能」の審査業務の権限を付与された者

● 要 件

特定操縦技能の審査を行うのに必要な経験、知識及び能力を有すること。

● 役 割

- 適正な審査の実施（法令遵守）
- 適切な受審（有効期間内での審査）の啓発（安全運航の確保）
- 公平、公正な審査の実施（私情を排除、公正に観察）
- 審査飛行中の安全管理（危険・事故防止）
- 被審査者に更なる安全性向上のための指導（評価をとおして）

特定操縦技能審査実施細則の判定基準及び口述ガイダンスに従い、確実な審査を行いましょう。

👉 口述審査

- ・ 質問の趣旨を明確に伝えましょう。
- ・ 質問の時機に配慮し、質問の種類が偏らないようにしましょう。
- ・ 回答が不適切であった場合は、適切な措置及び指導を行いましょう。

👉 実技審査

- ・ 出発前の確認が確実に行われているか確認しましょう。
- ・ 操作、手順等を厳格に監視しましょう。
- ・ 審査に関する所要事項の説明・記録を適切に行いましょう。
- ・ 審査中、他機や障害物等に対する見張り、気象及び管制機関との通信等、安全に関して最大の注意を払いましょう。
- ・ C R MスキルやT E M を活用して安全で効率的な審査を行うため、ノンテクニカルスキルが発揮できていることを確認しましょう。
- ・ 不適切な判断又は操作等を行った場合、直ちに適切な措置をとりましょう。
- ・ 模擬飛行装置等を使用する場合は、気象、諸系統又は装置の故障の状況設定を適切に行いましょう。

関連事案発生年月日：H30.9.16

概要	・ 大分空港における胴体着陸事案の個人操縦士（操縦技能審査員自身）が、航空身体検査証明の有効期間及び特定操縦技能審査の操縦等可能期間のいずれも超過した状態で当該飛行を行っていたことが判明（航空身体検査：88回、特定操縦技能審査：36回の飛行を実施） ・ 事案後、法違反の事実を報告せず審査員の認定を再取得
処分内容	・ 航空業務停止60日（航空法第30条） ・ 操縦技能審査員の認定取り消し（航空法第71条の3 第4項）



国空航第420号 R1.6.18

小型航空機等の運航に係わる法令遵守及び安全優先の意識の徹底について
(R2.6.30特定操縦技能審査の操縦等可能期間の厳格な期限管理について)

・操縦等可能期間満了日を正しく理解されていますか？

→ 操縦等可能期間の満了日を超えた場合は、改めて特定操縦技能審査を受審し合格しなければ操縦等を行うことはできません。なお、操縦等可能期間の満了日の45日前から操縦等可能期間の満了日までに審査を受け合格した場合は、従前の有効期間(操縦等可能期間の満了日を起算)が適用されます。(航空法施行規則第162条の3)

・審査員が審査日を調整してくれるだろう、所属会社等が管理してくれるだろう等の他人任せの意識はありませんか？

関連事故発生年月日：H29.8.14

概要

- ・ 奈良県山辺郡山添町の山林への墜落事故調査公表後、大阪航空局が行った調査により、当該事故機長に対し行ったとされる特定操縦技能審査において、**実技審査を実施せずに合格と判定し**、大阪航空局に虚偽の審査結果の報告をしていたことが判明
- ・ 当該事故機長とは別の個人操縦士に対しても同様の報告を行っていたことが判明

処分内容

- ・ **操縦技能審査員の認定取り消し（航空法第71条の3第4項）**



国空航第3564号 R2.3.31

小型航空機等の運航に係わる法令遵守及び安全優先の意識の徹底について

（本件を受けた航空局の対応）

特定操縦技能審査の結果報告の厳格な確認や立入検査等を通じて操縦技能審査員に対する指導・監督を強化するとともに、操縦技能審査員に対して受講が義務付けられている定期講習等により法令遵守・安全意識の再徹底を図ること等により、同種事案の再発防止を図る。

また、引き続き「小型航空機等に係る安全推進委員会」において有識者や関係団体等からの意見を踏まえながら更なる安全対策を調査・検討することにより、小型航空機等の安全確保を図ってまいります。

操縦技能審査員

- 審査員の認定及び審査に関する規定に違反
 - **100万円以下の罰金**
 - **6ヶ月以内の審査業務の停止又は認定の取り消し**

操縦技能証明を有する者

- 審査に合格していない者が航空機の操縦、操縦の練習の監督又は計器飛行等の練習の監督を行った場合
 - 50万円以下の罰金

特定操縦技能練習の監督者

- 規定に違反して操縦の練習の監督を行った場合
 - 50万円以下の罰金
- 監督者の指定の手続きに関し不正を行った場合
 - 10万円以下の過料

事例 1. 特定操縦技能審査を行った審査員の認定が切れていたケース

事例 2. 特定操縦技能審査中に、被審査者が管制指示を誤認し滑走路へ誤進入してしまったケース

事例 3. 特定操縦技能審査の実技審査を1回の飛行で、飛行中に審査者と被審査者が入れ替わりながら相互に実施したケース **【※ 随時検査を実施】**

その他. 特定操縦技能審査の操縦等可能期間満了日を過ぎて飛行してしまったケース（年数件）

操縦技能審査員に対する随時検査

・ 目的

航空法第134条第1項及び第2項の規定に基づき、特定操縦技能審査制度の適正な運用を確保するため、操縦技能審査員の行う特定操縦技能審査の公平・公正性、審査内容、審査レベル等に疑義が生じた場合、その他安全政策課長が必要と認めた場合に実地にて検査を行い、当該内容について確認する。

特定操縦技能審査実施要領2.6（平成24年国空航第799号）

・ 随時検査の方法

不適切な特定操縦技能審査が確認された場合や、審査に合格したにもかかわらず当該操縦士の技量・知識等が疑われるなど審査が不適切であったと考えられる場合等において、原則として、検査対象の操縦技能審査員による実際の特定操縦技能審査に航空従事者試験官が立会うことにより実施する。

実際の審査を行うことが困難な場合は航空従事者試験官を被審査者に見立てて、模擬審査により行うことができる。

※航空局では、随時検査とは別に、本制度の実効性を高める取り組みの一つとして、審査の運用状況を確認し制度の見直しを行うことを目的とした「実態調査」を実施しています。引き続き、本調査へのご理解、ご協力をお願いします。

特定操縦技能審査進捗状況

特定操縦技能審査制度実施状況一覧（2024.3.5現在：延べ数）

初任講習受講者数	2144	定期講習受講者数	4309
（東京局）	1379	（東京局）	2546
（大阪局）	765	（大阪局）	1763

				飛行機		回転翼		滑空機		
「操縦技能審査員」認定数		1586		690		652		254		
(東京局)		713		286		275		162		
(大阪局)		873		404		377		92		
特定操縦技能 審査件数		合格者数	16316	7268		5082		3966		
		不合格者数	4	3		1		0		
審査員認定（相当）試験数										
※赤字は 不合格者数 (内数)		(東京局)	299	14	137	6	159	8	3	0
		(大阪局)	335	18	126	13	209	5	0	0

最近の変更点 (特定操縦技能審査関連)

1. R2.2.21（後述）

- 審査要領・細則の改正
（チェックリストの使用）

2. R2.6.29（後述）

- 技能証明に付された限定と同一の種類及び等級であって、操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等の教育訓練に関するガイドライン「**教育訓練ガイドライン**」の制定（飛行機）

3. 最新 R5.9.20（後述）

- 口述ガイダンスの改正

4. 最新 R5.9.20（後述）

- 審査要領・細則の改正

その1 航空運送事業者の確認免除、規定の合理化：R3.4.1～

その2 操縦技能審査員の証の返納：R 4.8.1～

その3 審査員認定要件の明確化、認定期限切れ防止等：R 5.10.1～

R2.2.21：特定操縦技能審査実施要領の改正

- 1 審査員が審査実施時に確認するものに、**【最近6月の総飛行時間】**が追加になりました。
 - ☞ 航空機乗組員飛行日誌等によって確認してください。
- 2 口述審査の安全講習を受講したことによる**免除規定の内容が変更**されました。
 - ☞ 安全講習受講後の変更点等については免除の対象外です。
- 3 **審査結果報告書の様式**が変更になりました。
 - ☞ 次のいずれかの最新の様式で報告してください。
 - ✦ 審査要領：第7号様式（報告書のみ）
 - ✦ 審査細則：別添1～4（報告書兼チェックリスト）
- 4 **審査記録の作成、保存が義務化**されました。
 - ☞ 審査チェックリスト等（後述）を用いて作成、保存してください。
 - ☞ 保存期間は、審査を実施した日から**少なくとも2年間**です。

R2.2.21:特定操縦技能審査実施細則の改正

- 1 原則として「特定操縦技能審査チェックリスト」を使用し、審査記録を作成することが義務化されました。
 - ☞ 審査漏れを防止し審査内容・判断基準の平準化を図るためです。
 - ※ 1 ただし、当該チェックリストと**同等以上**の独自の様式を使用し審査記録を作成することも可能です。
 - ※ 2 特定操縦技能審査を通じて確認した被審査者の操縦技能に関する課題やこれに対して行った**助言等の内容**を審査記録に**記載**しなければなりません。
- 2 地方航空局への提出書類に加え審査記録も保存しなければなりません。
 - ☞ 保存期間は、審査を実施した日から**少なくとも2年間**です。
 - ※ 1 特定操縦技能審査結果報告書以外の審査記録（**チェックリスト等**）の提出は任意である。

特定操縦技能審査結果報告書の新様式 審査結果報告書 兼 チェックリスト

別添1

特定操縦技能審査結果報告書
(兼 特定操縦技能審査チェックリスト)

—飛行機—

チェックリスト記入例

航空法施行規則第162条の15の規定に基づき、特定操縦技能審査を実施したので、下記のとおり報告します。

操縦技能審査員	氏名： 現住所：〒 電話番号： E-mail： 所属（もしあれば）： 【本審査に係る操縦技能審査員に関する情報】 認定番号： 認定年月日： 年 月 日 最近の操縦技能審査員定期講習修了日： 年 月 日 （※操縦技能審査員定期講習を免除した場合は免除通知書発行日）
被審査者 （※実技審査の全部を 模擬飛行装置又は飛行 訓練装置を使用して 行う場合には航空 身体検査証明に關する 情報の記入は不要）	氏名： 現住所：〒 電話番号： E-mail： 所属（もしあれば）： 【本審査に係る航空従事者技能証明等に関する情報】 資格：□定期 □事業用 □自家用 □准定期 番号：第 号 種類：■飛 □回 □滑 □船 限定：（等級）（型式） 他資格：□計器 □教育 □英語（有効期限： 年 月 日） 今回の審査前の操縦等可能期間の満了日： 年 月 日 航空身体検査証明番号：第 号 □第一種 □第二種 航空身体検査証明有効期限： 年 月 日 条件事項： 【飛行経歴等】 総飛行時間： 時間 分 最近6月の総飛行時間： 時間 分 過去2年以内の安全講習会の受講 □無 □有（以下に最近の受講実績を記入） 講習会名称： 受講日： 年 月 日
特定操縦技能審査	審査実施日： 年 月 日 審査を実施した空港等 （※模擬飛行装置又は飛行訓練装置で実施した場合は当該装置の設置場所）

口述審査

実施要領 (○) 判定基準 (➤)

1: 運航に必要な知識

□1-1 最近の変更点

□安全講習会受講により確認済

✓安全講習会受講後の変更事項を審査

（飲酒基準、直近の運輸安全委員会勧告及び管制方式基準の改正については必須とする）

○航空局が直近に発信したリーフレットや安全啓発動画の内容についても理解しているか確認する。

なお、審査終了後には、航空局が直近に発信したリーフレットを被審査者に手交すること。

➤特定操縦技能審査口述ガイダンス（「ガイダンス」という）「第1部 1-1. 最近の変更点」に定める質問事項に概ね答えられる。

【所見：（理解不足に対するフォローアップ内容）※口述ガイダンスから質問した該当番号を記載。】

1. (5) アルコール分解に要する時間について一部誤った認識だったため、飲酒に関する基礎教育資料を用いて再確認させた。

審査記録に使用するチェックリスト

実技審査

実施要領 (○) 判定基準 (➤)

記入例

2: 飛行前作業

✓2-1 証明書・書類

- 航空機登録証明書の登録記号が当該使用機と一致しているか確認させる。
- 耐空証明書の登録記号が当該使用機と一致しているか、耐空類別は何か、有効であるかを確認させる。
- 運用限界等指定書を確認させる。
- 航空日誌等により航空機の整備状況を確認させる。
- 必要な証明書、書類等の有効性の確認及び航空日誌等の記載事項を解説し説明ができる。

所見: (理解不足に対するフォローアップ内容)

抜けなく、円滑に実施できており、問題ない。

✓2-2 重量・重心位置等

- 審査に使用する航空機の飛行規程、計算表等から重量及び重心位置を計算させる。
- 空虚重量、全備重量、搭載重量等の区分を理解し、重量及び重心位置が許容範囲内にあることを確認させる。(重量・重心位置等に関する質問事項に概ね答えられる)
- 必要滑走路長を計算させ、答えさせるとともに使用予定の滑走路長から離陸・着陸が可能か判断させる。
- 離陸重量、着陸重量が使用する予定の滑走路長での離着陸を安全にできる範囲内であることを確認できる。(離陸距離、着陸距離の定義を確実に答えられる)
- 使用する燃料及び滑油の種類および搭載量を答えさせる。
- 燃料及び滑油の搭載量並びにその品質について確認できる。

所見: (理解不足に対するフォローアップ内容)

必要滑走路長の求め方について、気温、気圧高度の利用方法に不明確な部分が認められたため、正しい利用方法について助言した。

4: 通常の離陸及び着陸並びに着陸復行及び離陸中止

✓4-1 通常の離陸(離水)及び上昇

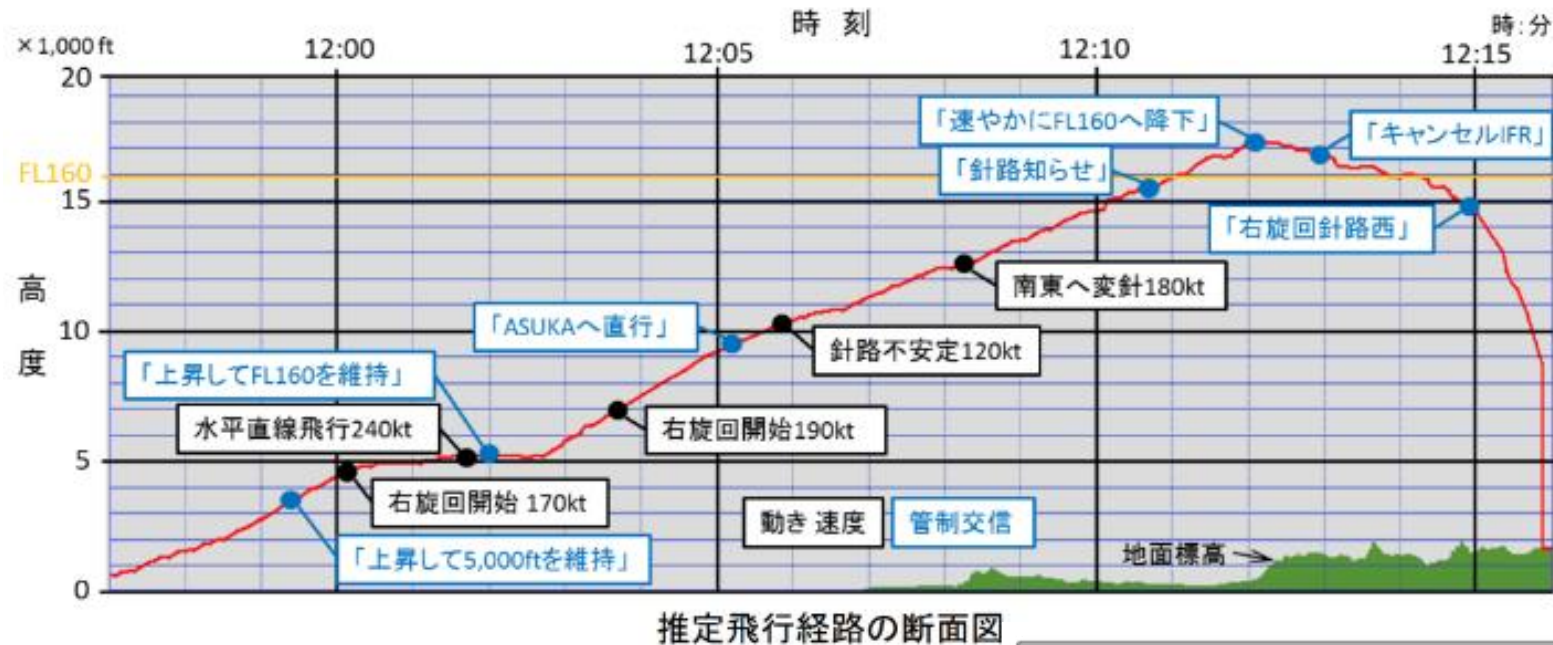
- 所定の方式により通常の離陸(離水)を行わせる。
- ・滑走中は風上側にエルロンを使用して、機体を水平に保つこと。
- ・飛行規程に示された方法により方向を適切にコントロールすること。
- ・飛行規程を元に受審者が計画した速度でローテーションを開始すること。
- ・過度のピッチの上下をさせないで上昇姿勢をコントロールすること。
- 水上機の場合は、向かい風及び軽微な横風中の離水のほか、可能ならばうねりのある水面からの離水を行わせる。
- 横風を修正し、滑走路の中心線及び延長線上を概ね維持しながら離陸、上昇できる。
- 上昇速度は±10 ノット以内の変化であること

所見: (理解不足に対するフォローアップ内容)

右横風(R90/5kt)の状況で離陸した際、浮揚直後から左に流された。自ら気づいてその後修正できたが、飛行後ブリーフィングにおいて離陸操作中に確認すべき事項について助言した。

H2.6.29	教育訓練に関するガイドラインの制定
背景	H29.8.14 奈良県山添村墜落事故（事故調査報告書より） 個人運航 ソカタ式TBM700型機が<u>飛行中に制御を喪失</u>した状態となったため、旋回しつつ急降下し、<u>空中分解して墜落</u>したものと推定される。 同機が飛行中に制御を喪失した状態となったことについては、<u>機長が同機の操縦に必要な知識及び技能を有していなかったため、適切な操縦操作が行えなかった</u>可能性が考えられる。
概要	R2.10.1「技能証明に付された限定と同一の種類及び等級であって、操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等の教育訓練に関するガイドライン」を施行（<u>飛行機を新たに追加</u>） 既存のガイドライン回転翼：H7.9.29空乗第2090号、滑空機：H18.6.23空乗第86号は<u>上記に統合されたため廃止</u> ※操縦技能審査員に対し教育訓練の実施記録の確認を依頼（事務連絡）

最近の変更点2 (教育訓練ガイドラインの制定) 国土交通省



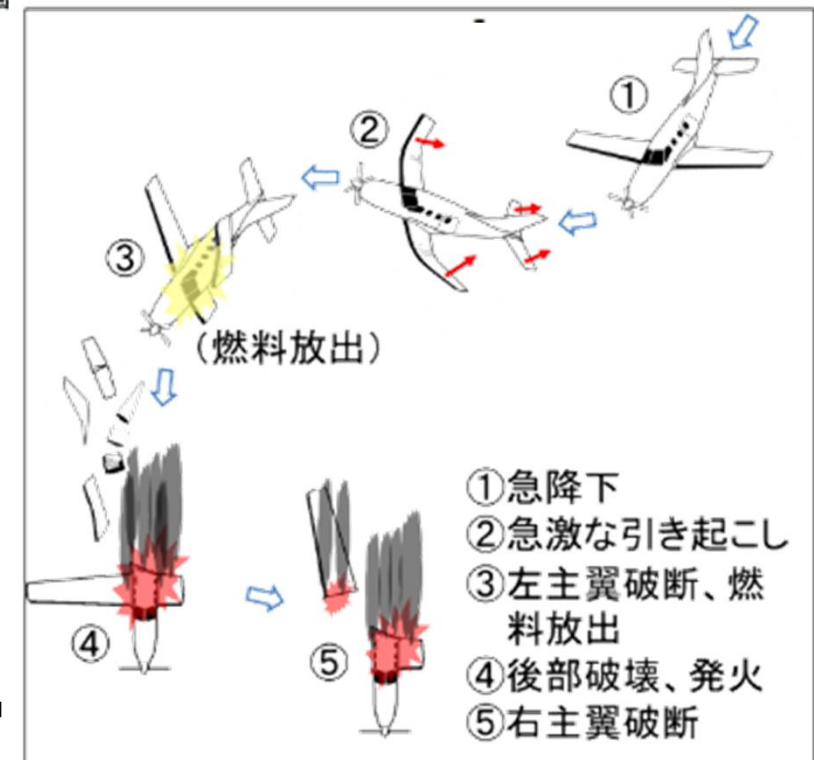
同機は、無線応答が止まった14分56秒には、既に機長が機体を制御できない状態となり、激しく旋回しつつ急降下していったものと推定される。

航空機乗組員

○機長 男性 68歳(当時)

- ・事業用操縦士技能証明保有
- ・計器飛行証明保有
- ・総飛行時間：3,750時間以上

事故調査報告書より抜粋



操縦技能審査員定期講習

1 教育訓練の内容

(1) 学科教育 (標準)

20時間 (滑空機5時間) ※与圧装置装備機は加えて10時間行う。

(2) 実技教育 (標準)

10時間 (滑空機は10回以上の離陸)

※実機、SIM・FTD (認定を受けたもの) による。

※知識及び技量とも確認が必要

2 教育訓練ガイドラインに基づく教育実績の確認方法

(1) 知識及び技量確認の実施記録 (飛行日誌自由欄)

例 国空航第1055号 1-1 イ)の内容について以下の通り訓練を行い操縦に必要な**知識及び技量**を有していることを確認した。

学科教育:2020年10月1日~2020年10月31日八尾空港

実技教育:2020年11月1日~2020年11月30日八尾空港

BE-58、JA-001G

2020年11月30日 坂東 太郎

(2) 実技教育の飛行記録の記載 (飛行日誌補足事項欄)

例 国空航第1055号 1-1 イ)

3 教育訓練ガイドライン 1-1~1-3に該当しない場合であっても、操縦経験のない型式の航空機を操縦する場合には、学科教育による知識を習得し飛行日誌に**学習の記録**が記載されていることを確認する。

操縦技能審査員への依頼（R4.4.1 事務連絡）

- 目的
 - 操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等において、教育訓練ガイドラインに基づく教育訓練の適切な実施を促す。
- 操縦技能審査員への依頼
 - 被審査者に対し**確認する事項**
 - 前回の特定操縦技能審査以降において教育訓練ガイドラインに従った教育訓練及び学習の実施状況について聞き取りを行う。
※ 教育訓練ガイドライン施行日（R2.10.1）以降に限る。
 - 航空機乗組員飛行日誌により該当する操縦の実施状況、教育訓練及び学習の実施が記録されていること。
 - 確認の結果、教育訓練ガイドラインに従った教育訓練及び学習が実施されていない場合
 - 被審査者に速やかに教育訓練及び学習を実施するよう伝える。
 - 別添様式により「特定操縦技能審査結果報告書」とともに地方航空局運航課に提出する。

事務連絡➡ 操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等に関する教育訓練の実施記録の確認について（依頼）

安全確保のための教育訓練等の実施について

様

国土交通省航空局安全部安全政策課

教育訓練ガイドラインによる
教育未実施報告書



「特定操縦技能審査結果報告書」
とともに地方航空局運航課へ提出

____年____月____日に実施した特定操縦技能審査の際の聞き取り及び航空機乗組員飛行日誌の確認により、「技能証明に付された限定と同一の種類及び等級であって、操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等の教育訓練に関するガイドライン」(国空航第1055号)(以下「通達」という)について、

- ☐ ① 下記に該当するが、通達4項に従った教育訓練の実施記録がない
- ☐ 操縦経験のない型式の多発ピストン飛行機並びに単発及び多発タービン飛行機を操縦している(型式:_____)
 - ☐ 通達1-1項ロ)～ヌ)に示される、経験のない特徴を有する飛行機を操縦している
(型式:_____, 通達該当項: 1-1項 _____)
 - ☐ 操縦経験のない型式の回転翼航空機を操縦している
(型式:_____)
 - ☐ 経験のない発航方法によって滑空機を操縦している
(発航方法:_____)
- ☐ ② ①に該当しない場合であって、操縦経験のない型式の航空機を操縦しているが、通達5項に従った学習の実施記録がない
(型式:_____)

ことが分かりました。安全確保のため、通達に従って速やかに必要な教育訓練及び学習を実施の上、航空機乗組員飛行日誌に記録するようお願いします。

【連絡先】

東京航空局 航空従事者試験官 (03-5275-9330)

大阪航空局 航空従事者試験官 (06-6937-2772)

特定操縦技能審査における注意事項

- 本依頼事項の内容は特定操縦技能審査には含まれませんので、対応の内容にかかわらず、技能審査の可否判定等に影響するものではありません。

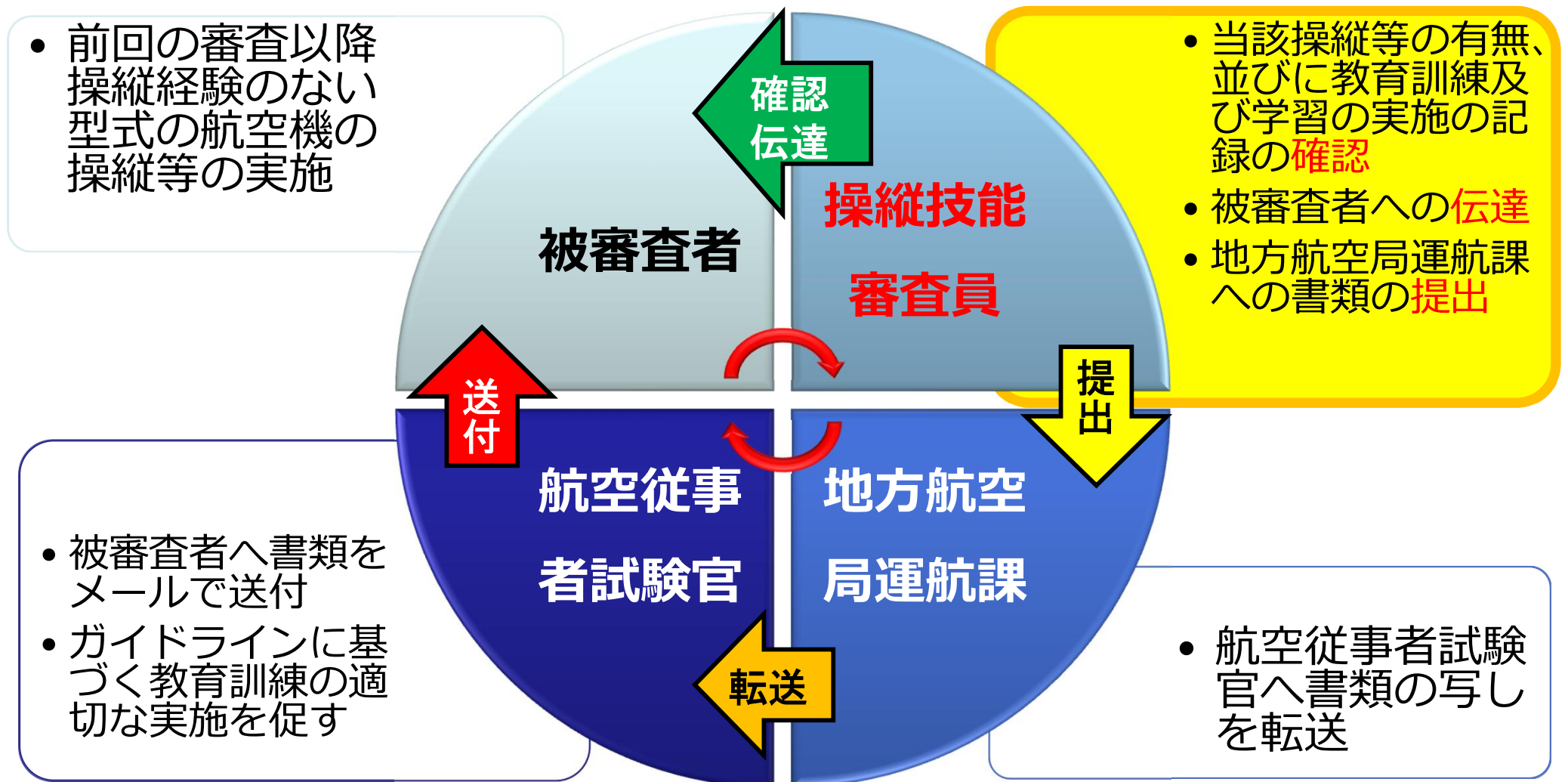
教育訓練ガイドラインに統合されたため、施行日以降、以下のガイドラインは廃止となりました。

- ① 「同一等級限定内の回転翼航空機であって飛行経験のない型式機を操縦する場合の教育訓練のガイドラインについて」
平成7年9月29日付け空乗第2090号
- ② 「同一等級内の滑空機であって飛行経験のない発航の方法により操縦する場合の教育訓練のガイドラインについて」
平成18年6月23日付け国空乗第86号

【連絡先】 航空局安全部安全政策課

03-5253-8111（内線50136）

特定操縦技能審査における流れ



H31.3.29	口述ガイダンスの改正
背景	1 立山連峰墜落事故に伴う勧告 自家用小型機の操縦士に対する対策（指導強化） ①着氷の危険性・着氷気象状態の回避 ②同乗者を含めたシートベルト等の着用 ③ELTの適正な取り付け・運用方法等 2 航空法第70条の改正に伴うアルコールの知識に関する追加
概要	①上記1の内容を追加、口述による審査で周知及び指導強化 ②アルコールに関する知識の追加、口述による審査で周知徹底

R2.9.25	口述ガイダンスの改正
背景	奈良県山添村墜落事故に伴う勧告 型式限定を必要としない航空機であっても、経験のない型式の航空機の操縦にあたり必要な知識及び技能を確実に獲得するよう指導
概要	R2.6.29「教育訓練に関するガイドライン」を制定し、関連事項を追加

R5.9.20	口述ガイダンスの改正
背景	小型航空機の安全対策として、これまで取り組んできた「特定操縦技能審査制度の実効性向上」の一環として、近況を踏まえた改正を実施
概要	①「航空機の操縦に従事するのに必要な知識」として、航空身体検査証明申請時の自己申告確認書の提出等に関する質問を追加 ②「一般知識」として、ロストポジション時の措置、航空機に備え付ける書類（航空法第59条関連）に関する質問を追加 ③関連規定類の改正を反映させるための改正

R3.3.31	審査要領・細則の改正（航空運送事業者の確認免除）
背景	本邦航空運送事業者における操縦士の事情に応じた規定の合理化
概要	・ 本邦航空運送事業者は、運航規定に基づく技能審査を行い被審査者の特定操縦技能を実施した場合に、技能証明書に所定の事項を「記載しなければならない」から 「記載することができる」 に変更 ・ 航空機使用事業、個人として操縦する場合は合格の署名が必要 ・ R3.4.1から適用

R4.7.25	審査要領の改正（操縦技能審査員の証の返納）
背景	・ 航空法施行規則第162条の12の規定に基づき、操縦技能審査員の認定の取消しを受けたときやその認定が失効した場合等において、遅滞なく、その事由を記載した書類を添えて、操縦技能審査員の証を国土交通大臣に返納しなければならないとされ、当該返納手続きについては、これまで返納者が任意の返納方法で行われてきたところ、今般、操縦技能審査員の証の返納手続きの明確化及び効率化を図った
概要	・ 操縦技能審査員の証の返納が必要な場合や返納先について規定するとともに、返納届の様式について新設 「<u>操縦技能審査員の認定を失効したとき</u>、又は<u>操縦技能審査員の証の再交付を受けた後失った操縦技能審査員の証が発見されたとき</u>」は、その証を所有し、又は保管する者は、遅滞なく、「操縦技能審査員の証返納届」（第5の4号様式）にその証を添えて、その者の住所を管轄区域とする地方航空局（表1）の運航課に提出しなければならない。」 ・ R4.8.1から適用

・ R5.9.20	審査要領の改正（審査員認定要件の明確化等）
背景	・ これまで発生している不具合事案等を踏まえ、海外の事例も参考として、制度の改善を実施 ・ オンラインによる講習の実施や関連規定の改正等の実態に基づいて必要となる特定操縦技能審査通達の各種改正を実施
概要	・ 初任講習から認定の申請を行うまでの期限について「1年」とするよう制度を改正し、認定申請時の講習受講要件を明確化 ・ 定期講習の免除を受けている場合の確認漏れによる審査員の認定期限切れ防止対策を実施 ①審査前の「定期講習修了証（or免除通知書）」提示の義務化 ②免除申請漏れ防止のため、免除通知書の様式の修正 ・ 初任・定期講習のオンライン化を反映し、規定や様式を改正 ①会場を「原則オンライン形式」に修正(申請様式等も修正) ②初任講習を年4回開催に変更 ・ 関連規定類の改正を受けての必要な改正を実施

最近の変更点 (運航情報・事務関連)

1. R3.5.31

「航空身体検査証明申請」の電子化の運用開始について

2. R3.6.2

「航空機乗組員飛行日誌記入要領」の改正

🔗 国空航 第460号

3. R3.10.1（後述）

「運航拠点（FAIB）」及び「対空センター」の運用開始について

4. R4.3.29

「航空法施行規則別表第二の運用」の改正

🔗 国空航 第3037号

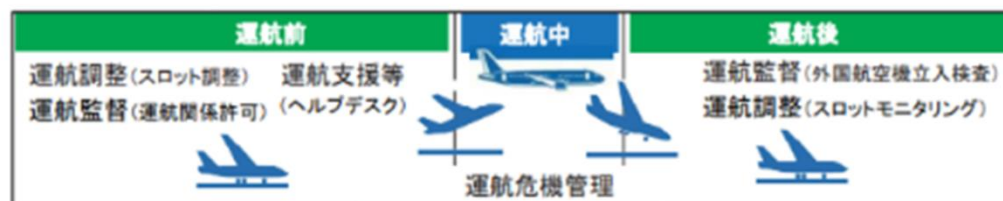
5. R5.7.21

「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」の改正

🔗 国空安政 第796号

✈ 運航拠点(FAIB:ファイブ)「Flight & Airport Information BASE」 2021年10月1日から運用中

「FAIB(運航拠点)」とは、**東京空港事務所(羽田)**と**関西空港事務所**に設置された航空管制運航情報官の運航援助情報業務の実施拠点をいい、運航関係者や空港管理者等に対し、様々な運航状況下における幅広い専門的なサポートを行います。



航空局HPに運航拠点（FAIB：ファイブ）の情報を掲載

リーフレット
2022年10月更新

P R 動画 配信中



（動画一部抜粋）

（参考）国交省 HP [URL:\(https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html\)](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html)

✈ 対空センター「広域対空援助業務 AEIS & 飛行場対空援助業務 AFIS」 2021年10月1日から運用中

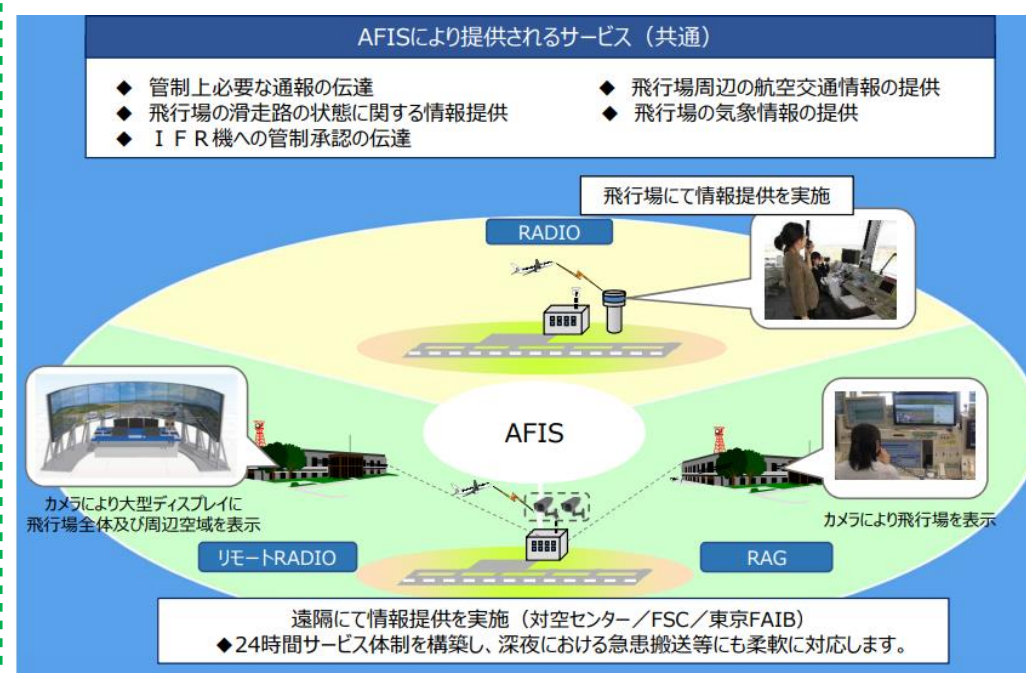
広域対空援助業務(AEIS)

飛行場周辺以外を飛行中の航空機の航行を援助しています。



飛行場対空援助業務(AFIS)

飛行場及びその周辺を航行する航空機に対して運航に必要な情報を提供しています。



対空センター (AEIS & AFIS) について航空局HPに情報を掲載

リーフレット
2022年10月更新



2022年10月版



(参考) 国交省 HP URL: (https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000325.html)

航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いについて改正

令和5年7月21日に航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針が改正されました。

🔗 今般変更箇所は医薬品使用に関する運用指針で分類された4グループのうち
B、C及びDの3つの分類グループに該当する医薬品になります。

新設の項目（※一部抜粋）

○ 注射薬の使用、献血等

- ・ **皮下注射**：減感作療法の継続治療時は4時間、他は予防接種含め2 4時間は航空業務を行ってはならない。
- ・ **筋肉注射**：2 4時間は航空業務を行ってはならない。
（新型コロナワクチンは4 8時間）
- ・ **静脈注射**：2 4時間は航空業務を行ってはならない。
- ・ **点滴、献血**：2 4時間は航空業務を行ってはならない。

その他、漢方薬含む一部医薬品に関しても投与間隔や航空業務に従事するまでの間隔等が新たに設定されました。

※ 国空安政第796号 令和5年8月21日から適用

小型航空機の事故事例等の 発生状況

最近の事故事例（令和5年度）

運輸安全委員会＞航空事故の統計（令和6年2月20日現在）より

発生年月日	発生場所	型式	運航者	事故等の種類	死傷者数	公表年月日
2023.4.9	群馬県吾妻郡 長野原町内	PZL-ビエルカ式 SDZ-55-1型（滑 空機）	個人	墜 落	操縦者 1名死亡	調査中
2023.4.18	大分県宇佐 市内の田んぼ	アサハ・アビエーション 式172S型	海上 保安庁	不時着による 機体損傷	搭乗者 2名軽傷	調査中
2023.5.3	富山県富山市 場外離着陸場 付近	ロビンソン式 R22Beta型（回 転翼航空機）	個人	着陸時の横転に よる機体損傷	なし	調査中
2023.6.15	京都府南丹市	アサハ・アビエーション式 AS332L1型（回 転翼航空機）	朝日航洋 株式会社	荷つり作業中に おける地上作業 員の負傷	作業員 1名重傷	調査中
2023.6.16	那覇空港 エプロ ン上	セナ式T303型	個人	火 災	なし	調査中

最近の事故事例（令和5年度）

運輸安全委員会＞航空事故の統計（令和6年2月20日現在）より

発生年月日	発生場所	型式	運航者	事故等の種類	死傷者数	公表年月日
2023.6.28	下地島空港 離陸直後	PDIA70入°-入式 PDAS-X06型 無操縦者航空機	PDIA70入°-入 株式会社	着水時の 機体損傷	なし	調査中
2023.8.14	大分空港 滑走 路上	ホーカ・ビー・クラブ 式G58型	本田航空	胴体着陸による 機体損傷	なし	調査中
2023.9.7	釧路空港 誘導 路上	シーラス式SR22型	航空 大学校	着陸時の機体 損傷	なし	調査中
2023.9.29	鳥取県西伯郡 大山町	ベル式412型（回 転翼航空機）	四国航空 株式会社	荷つり作業中に おける地上作業 員の負傷	作業員 1名重傷	調査中
2023.11.19	埼玉県羽生市内 羽生滑空場 滑走路脇の草地	グレイモン・クラブ 式HK36R入-入°-ディ エー型（滑空機）	個人	不時着による 機体損傷	なし	調査中
2023.12.18	京都府京都市 伏見区内 場外離着陸場	ロビンソン式 R44型（回転翼 航空機）	個人	ホバリング中の落下 による機体損傷	なし	調査中

～小型機有明海不時着水による事故調査報告書の概要（令和5年3月30日公表）～

【発生日時／場所】

- ・ 令和4年4月18日（月）15時45分ごろ
- ・ 福岡県大牟田市三池港の西約10kmの有明海

※運輸安全委員会HP

<https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/detail2.php?id=2317>

【概要】

- ・ 個人所属富士重工式FA-200-160型JA3803は、令和4年4月18日（月）13時45分ごろ、訓練飛行のため、阿蘇場外離着陸場を離陸し、15時45分ごろ福岡県大牟田市三池港の西約10kmの有明海に不時着水し、その後機体は海中に水没した。同機には機長である操縦教員、操縦練習生及び同乗者の3名が搭乗し、海上を漂流しているところを救助されたが、機長及び同乗者の2名が死亡した。

【原因】

- ・ 本事故は、訓練飛行中に機長が自機の位置を見失い、その後、そのまま飛行を継続したため、有明海上空で燃料が枯渇して不時着水し、機長及び同乗者が溺死したものと考えられる。
- ・ 機長が自機の位置を見失ったことについては、地形慣熟が不十分であったこと及び航空図を携行していなかったことが関与した可能性が考えられる。また、その後適切な緊急対応ができないまま飛行を継続した理由については、明らかにすることはできなかった。

【再発防止策】

- ・ 本事故の発生には様々な要因が関与している可能性があるが、出発前の必要な準備として、地形慣熟、燃料搭載、航空図及び緊急時対応手順について十分な確認を行ったうえで、飛行計画を策定し通知するなど、安全運航のための既存のルールを確実に遵守することにより、同種事故の再発は防止できるものと考えられる。

～南富良野町での個人機事故調査報告書の概要（令和5年9月28日公表）～

【発生日時／場所】

- 令和2年7月19日（日）13時00分ごろ
- 北海道空知郡南富良野町

※運輸安全委員会HP

<https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/detail2.php?id=2278>

【概要】

- 個人所属セスナ式172Nラム型JA3825は、令和2年7月19日（日）、札幌飛行場を離陸し、操縦訓練を行っていたところ、北海道空知郡南富良野町の山腹に墜落した。同機に搭乗していた2名が重傷を負った。機体は大破したが、火災は発生しなかった。

【原因】

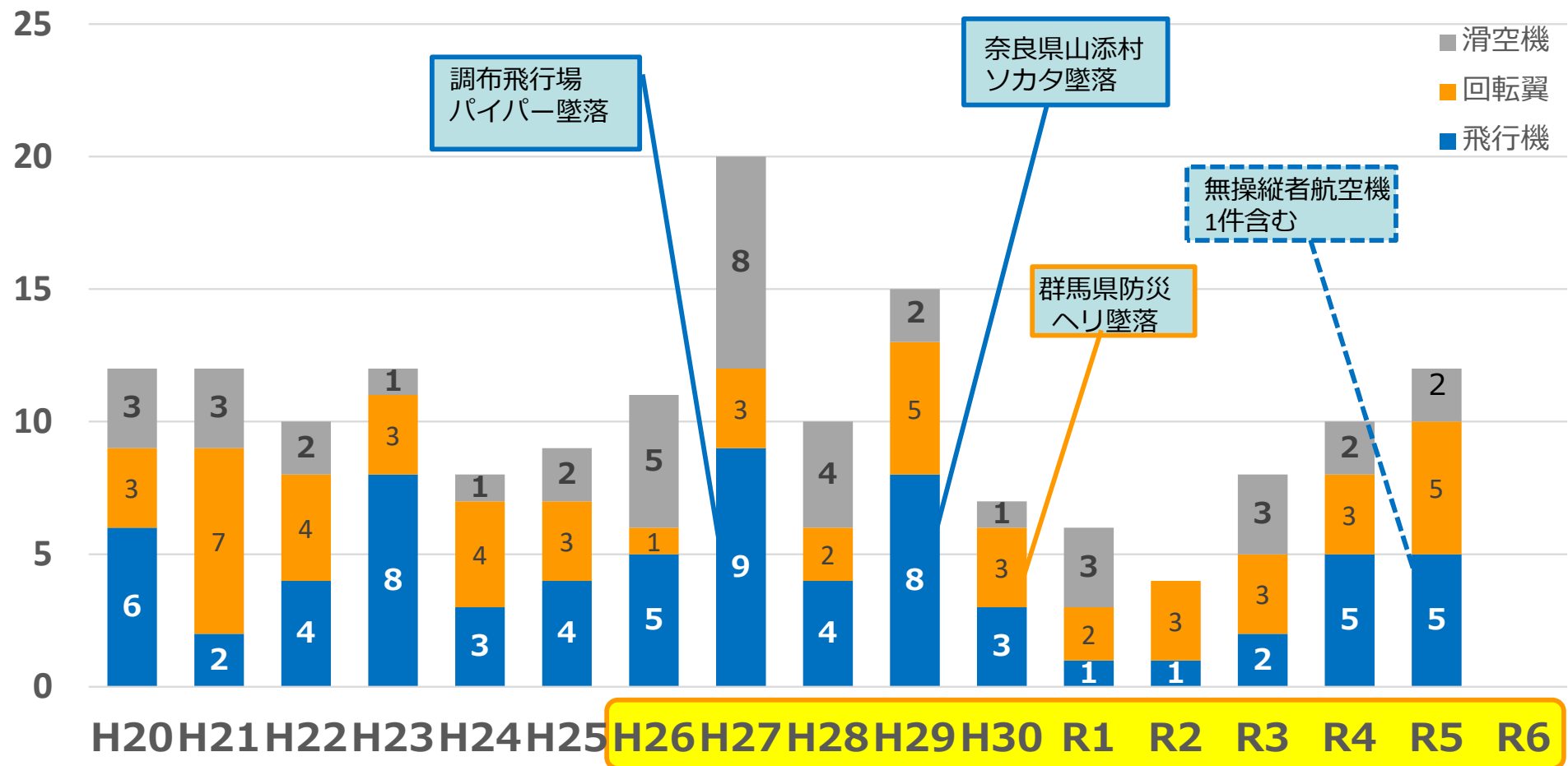
- 本事故は、山岳地帯において、十分な対地高度を確保せず低速で操縦訓練を行った際、意図せず山に近づき、回避が間に合わずに山腹に墜落したものと考えられる。
- 十分な対地高度を確保せずに操縦訓練を行った際、意図せず山に近づき回避が間に合わなかったことについては、安全な飛行への意識が不足していたことによるものと推定される。

【再発防止策】

- 本事故と同種事故の再発を防止するため、「事故分析」に記載されているとおり、訓練飛行を実施する際は、訓練内容により安全な訓練実施場所を選定するとともに十分な対地高度を確保した上で、訓練飛行を実施する必要があるものと考えられる。

事故発生件数の推移

「運輸安全委員会＞航空事故の統計」(令和6年2月20日現在)より

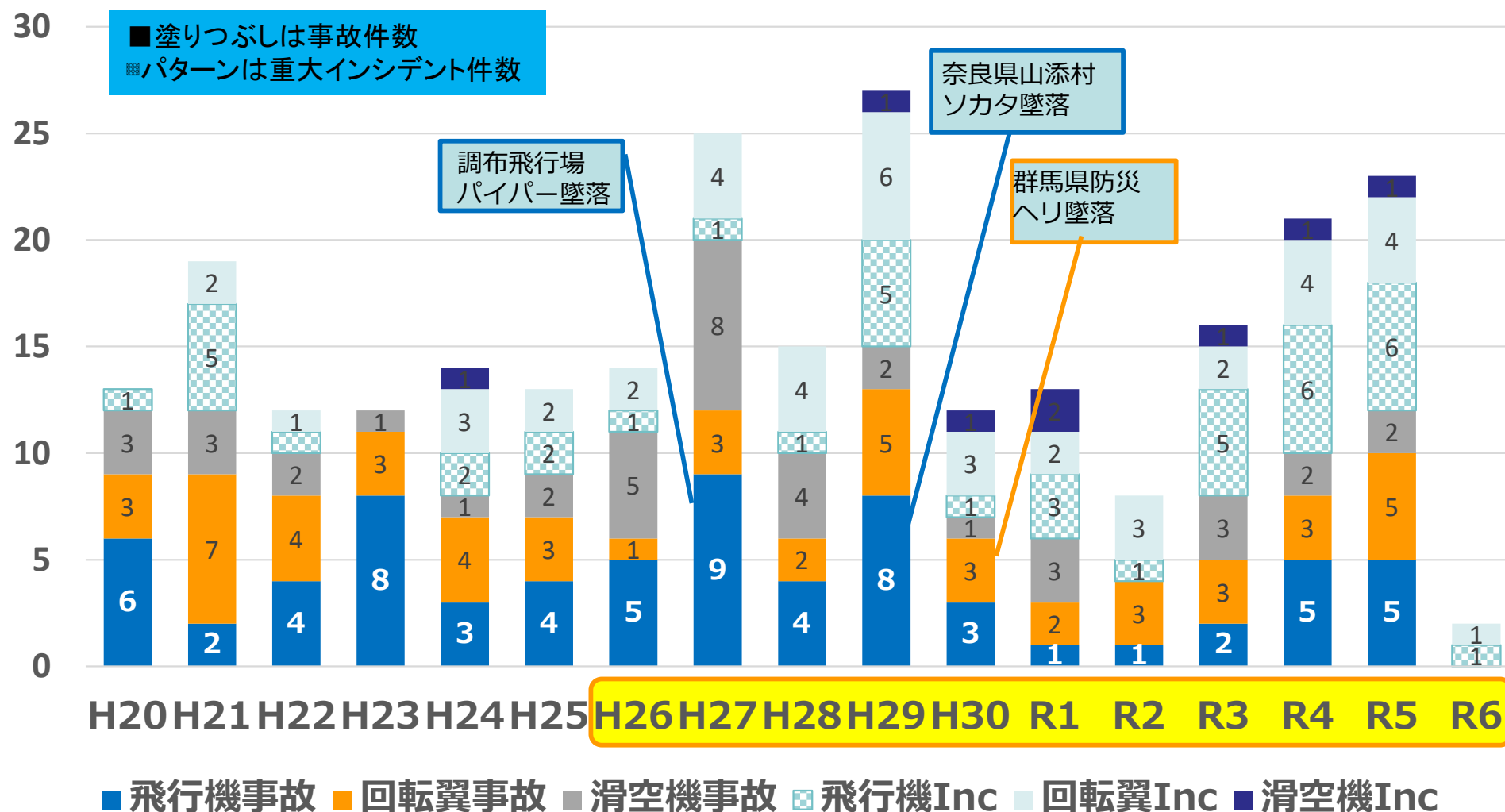


特定操縦技能審査制度

操縦技能審査員定期講習

事故及び重大インシデント発生件数の推移

「運輸安全委員会＞航空事故の統計」(令和6年2月20日現在)より



特定操縦技能審査制度

航空の安全・安心確保に向けた緊急対策

令和6年1月2日 羽田空港における航空機衝突事故を受けて

※令和6年6月24日事故対策委員会「中間とりまとめ」を含む
(情報提供の停止を解除 令和6年8月8日～)

緊急対策パッケージの柱

1. 管制機関及び航空事業者等への基本動作の徹底指示

2. 管制官による監視体制の強化

- 滑走路への誤進入を常時レーダー監視する人員の配置

3. パイロットによる外部監視の徹底、視覚支援

- (1) 航空事業者等への滑走路進入時及び着陸進入時における外部監視の徹底指示
- (2) 滑走路進入手前の停止位置標識の高輝度塗色

4. 滑走路進入に関するルール of 徹底

- (1) 滑走路進入に関する管制用語のパイロットへの周知徹底

- (2) 滑走路進入に関する管制指示の更なる明確化

例：航空機の離陸順序を示す情報（No.1、No.2 等）の提供を当面停止

- (3) 滑走路周辺の走行に関する要注意事項の航空事業者等への周知徹底

情報提供を行う際の留意事項を
管制官とパイロットに周知徹底
の上、8月8日より停止を解除

5. 関係者間のコミュニケーションの強化

- 管制官とパイロットの交信に関する緊急会議の開催

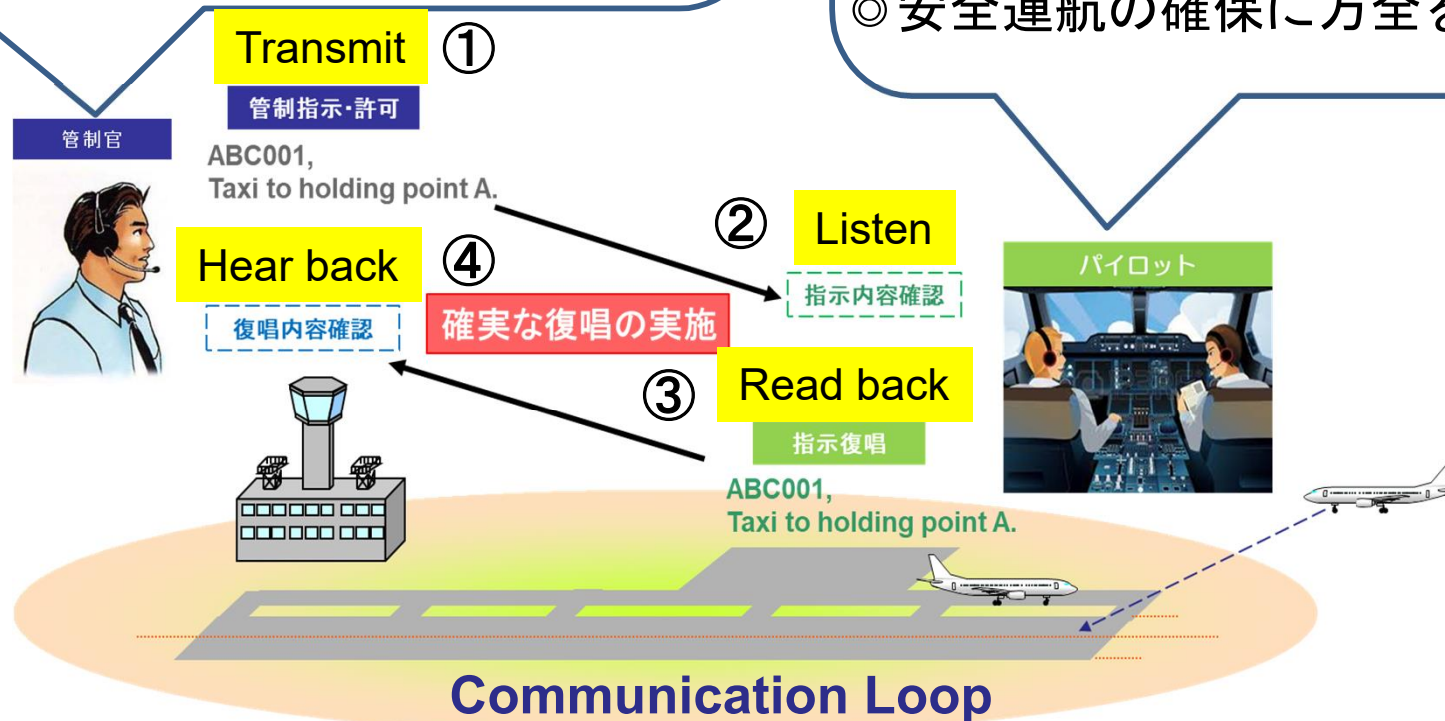
管制官及び航空事業者等に対して、**基本動作の徹底**を指示

【管制機関に対する指示内容】

- ◎ 基本動作を徹底すること。
- ◎ 特に、滑走路への進入、滑走路手前待機等の滑走路の使用に関する許可や指示を行った場合は、**復唱確認の確実な実施**をすること。

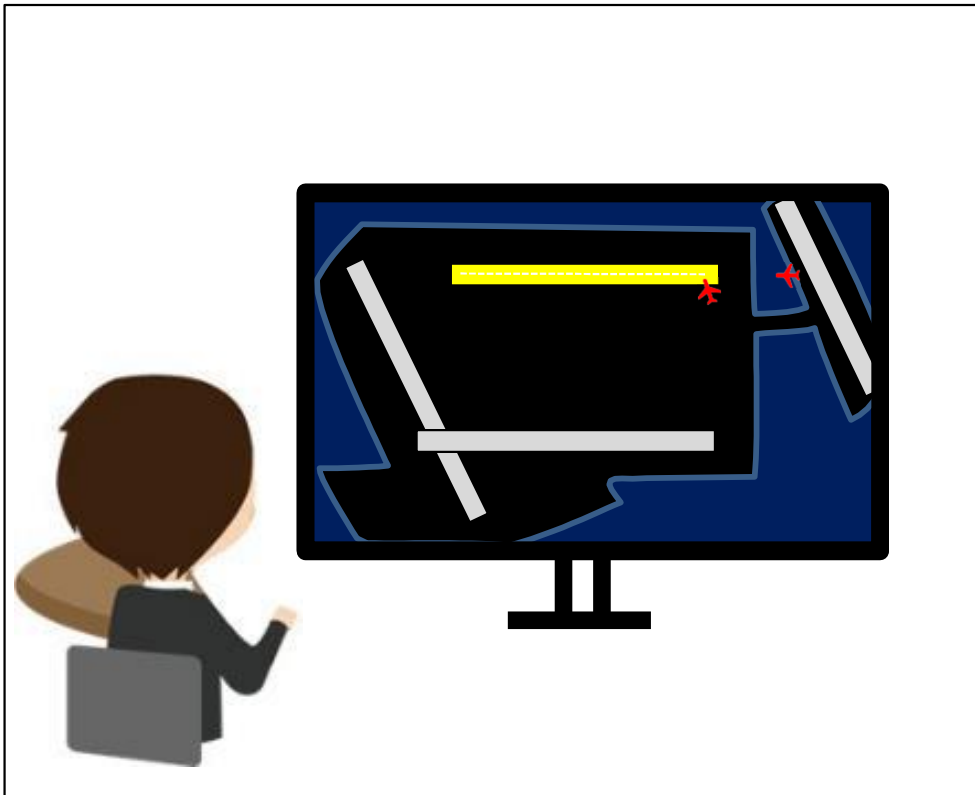
【航空事業者等に対する指示内容】

- ◎ 基本動作を徹底すること。
- ◎ 管制指示を受けた場合における**確実な復唱**を含む安全運航のための手順を徹底すること。
- ◎ 安全運航の確保に万全を期すること。



2. 管制官による監視体制の強化

羽田空港について滑走路への誤進入を常時レーダー監視する人員を配置
レーダーが設置されている成田・中部・関西・福岡・那覇空港についても順次人員を配置



監視担当者は画面ですべての滑走路の注意喚起表示を常時監視



監視担当者は注意喚起表示を確認した場合滑走路を担当する管制官に対し即時伝達

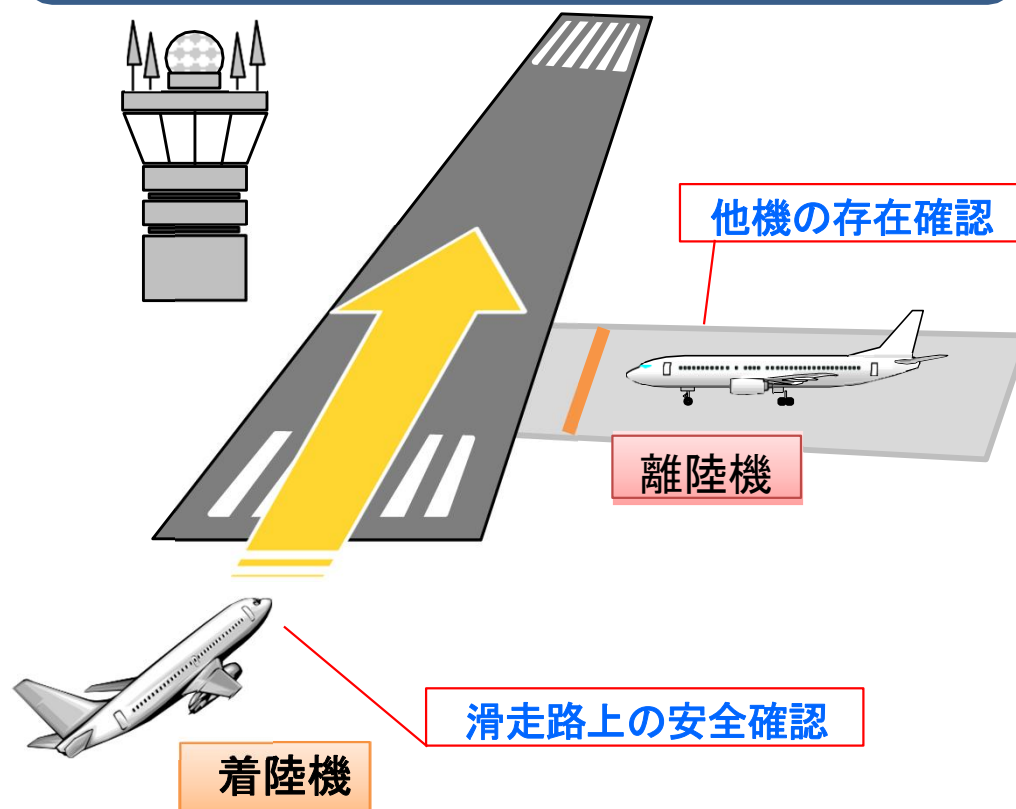
役割分担を調整することにより監視担当席を配置

3. パイロットによる外部監視の徹底、視覚支援

(1) 航空事業者等への滑走路進入時及び着陸進入時における外部監視を徹底

【指示内容】

- ・滑走路進入時及び着陸進入時において、特に注意して外部監視を行うこと。
- ・安全運航の確保に万全を期すること。



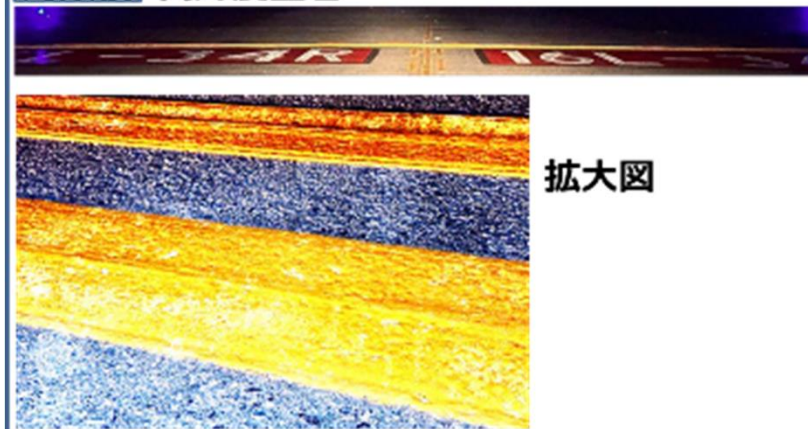
(2) 滑走路進入手前の停止位置標識の高輝度塗色を実施

(羽田等主要空港)

対策前 通常塗色



対策後 高輝度塗色



4. 滑走路進入に関するルール of 徹底

(1) 滑走路進入に関する管制用語のパイロットへの周知徹底

【指示内容】

・以下の管制用語が使用された場合のみ滑走路に進入すること。

- ① **Cleared for take-off** (離陸支障ありません)
- ② **Cross runway** (滑走路横断支障ありません)
- ③ **Line up and wait** (滑走路に入って待機してください)
- ④ **Taxi via runway** (滑走路を地上走行してください)
Backtrack runway (滑走路を離着陸方向と反対に地上走行してください)

※ 上記の許可・指示を受けた場合には、確実に復唱すること
許可・指示内容に疑義が生じた場合には、管制官に対して確認すること

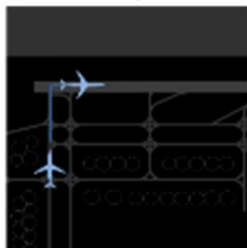
① Cleared for take-off



② Cross runway



③ Line up and wait



④ Taxi via runway

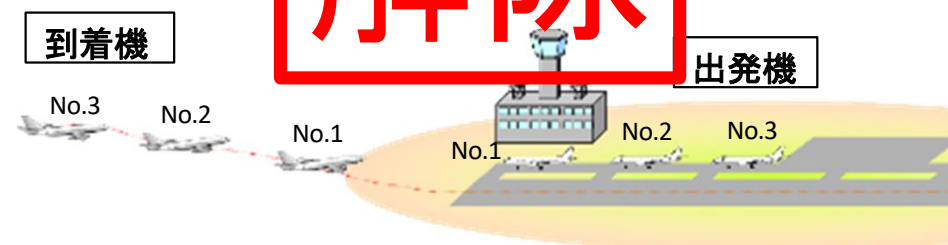


(2) 滑走路進入に関する管制指示の更なる明確化

【指示内容】

航空機の離陸順序を示す情報(No.1、No.2等)の提供を当面停止

解除

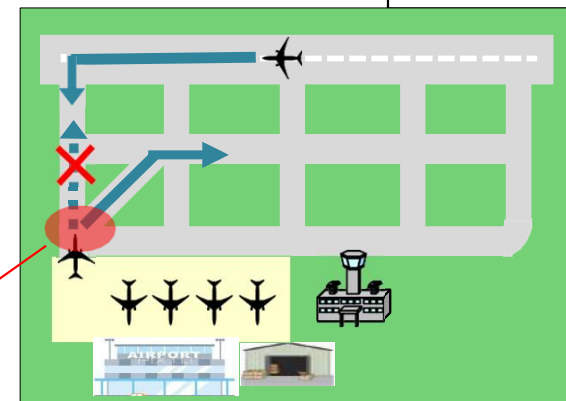


(3) 滑走路周辺の走行に関する注意事項の航空事業者等への周知徹底

【周知例】

事業者等に対して、間違いが発生しやすい箇所や注意点など滑走路周辺を走行する際に特に注意が必要な事項等を周知徹底する。

イメージ図



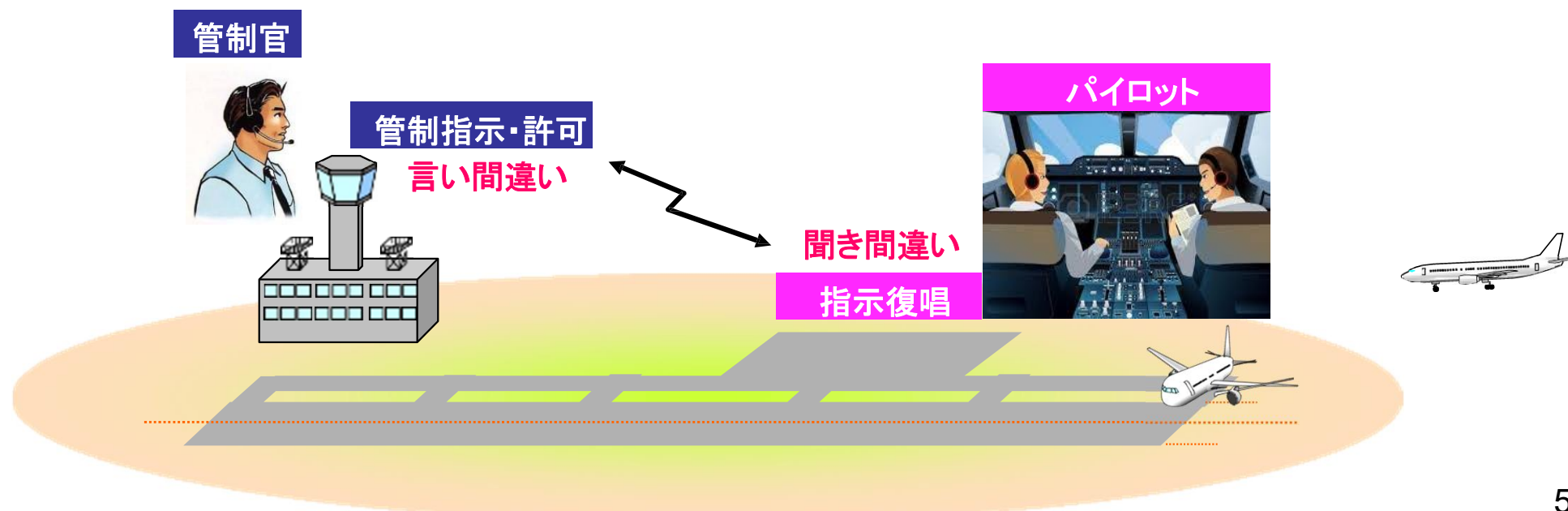
経路間違えないように気をつけてください

管制官とパイロットの交信に関する緊急会議の開催

【概要】

国内8空港(羽田・新千歳・成田・中部・伊丹・関西・福岡・那覇空港)において、管制官とパイロットによる交信に関する会議を緊急に開催

会議では誤解を招きやすい用語などに関する検討を行い、各空港の運用および航空機の運航における特性や留意点を相互に理解したうえで、改善点を検討する。これにより、管制官による管制指示・許可の言い間違いや、パイロットによる聞き間違いにより発生するリスクを低減



背景:羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間とりまとめ(R6.6.24)

- ・海外においても同様の情報提供が一般的に行われている。
- ・適切な場面や時期に離陸順序を伝達されることで、管制指示の誤認等のリスク低減にもつながる。

条件:管制機関に対し、滑走路進入にかかわる管制用語等を再度周知し「離陸順序の情報提供を行う際の留意事項」を周知徹底(R6.7.24事務連絡)

パイロットが離陸順序の情報提供等を受ける際の留意事項

- 1 離陸順序の情報提供があっても、滑走路進入には、次の4つの許可又は指示のいずれかが必要なこと。
 - (1) "Cleared for take-off" (離陸許可)
 - (2) "Cross runway" (滑走路横断指示)
 - (3) "Line up and wait" (滑走路路上における待機指示)
 - (4) "Taxi via runway/Backtrack runway" (滑走路路上の地上走行指示)

2 管制承認、管制指示又は管制許可を受けた場合の確実な復唱を含む安全運航のための手順等の徹底

3 許可・指示の的確な把握に努め、疑問がある場合は管制官に確認を行うこと。

4 滑走路進入時及び着陸進入時において、特に注意して外部監視を行うこと。

管制官が離陸の順序の情報提供等を行う際の留意事項

- 1 離陸の順序の情報提供
 - ・必要性や有効性のほか、操縦士に与える心理的影響に留意すること。

2 管制交信全般

(1) 管制交信の場面・状況

- ・パイロットの管制交信の場面や状況に応じ、簡潔明瞭な交信を心がけるとともに、確実なヒアバック（指示・許可に関する復唱の確認）を行うこと。

(2) 管制交信の方法

- ・指示・許可と情報提供の両方を含む長い交信は、複数回に分けて交信するなど簡潔明瞭な交信を心がけること。特に滑走路進入に関する許可や待機の指示は、情報提供の付加は極力避けること。
- ・類似した便名の航空機が同一周波数に存在する状況では、便名の異なる部分を特に強調するなど心がけること。

安全な飛行のために

● 航空法令等の安全規則遵守

- 航空法、航空法施行規則、運航規程、整備規程等の諸規定を遵守すること。
- 機長の出発前の確認（特に整備状況、気象情報、燃料の搭載量の確認）を適切に実施すること。

● 無理のない飛行計画の作成

- 気象状況、飛行経路の特徴、航空機の性能、自己の技量等を考慮した、無理のない飛行計画の作成

● 基本に忠実な操作の実施

- 慣れによらない、基本操作の励行
- 航空機の形状から生ずる特有の死角等を考慮した見張り
- 安全運航より作業効率を優先させることなく、基本的な作業手順の励行、安全運航に対する確認の徹底及び安全管理に対する意識の向上に努めること。

● 安全講習会への参加

- 航空安全に関する講習会やセミナーへ積極的に参加することなどにより、航空事故の防止や航空安全の向上に関する情報の収集を行うとともに、安全運航に対する意識の向上に努める。

運輸安全委員会による勧告 R2年2月27日

航空事故防止及び航空事故発生時の被害軽減のため

国土交通省大臣（航空局）は、搜索救難活動を行う航空機の操縦士に対し、空間識失調の**危険性**について注意喚起するとともに、空間識失調に陥らないための具体的な**予防策**及び万一空間識失調に陥った場合にその状況から離脱するための**対処策**について周知すること。



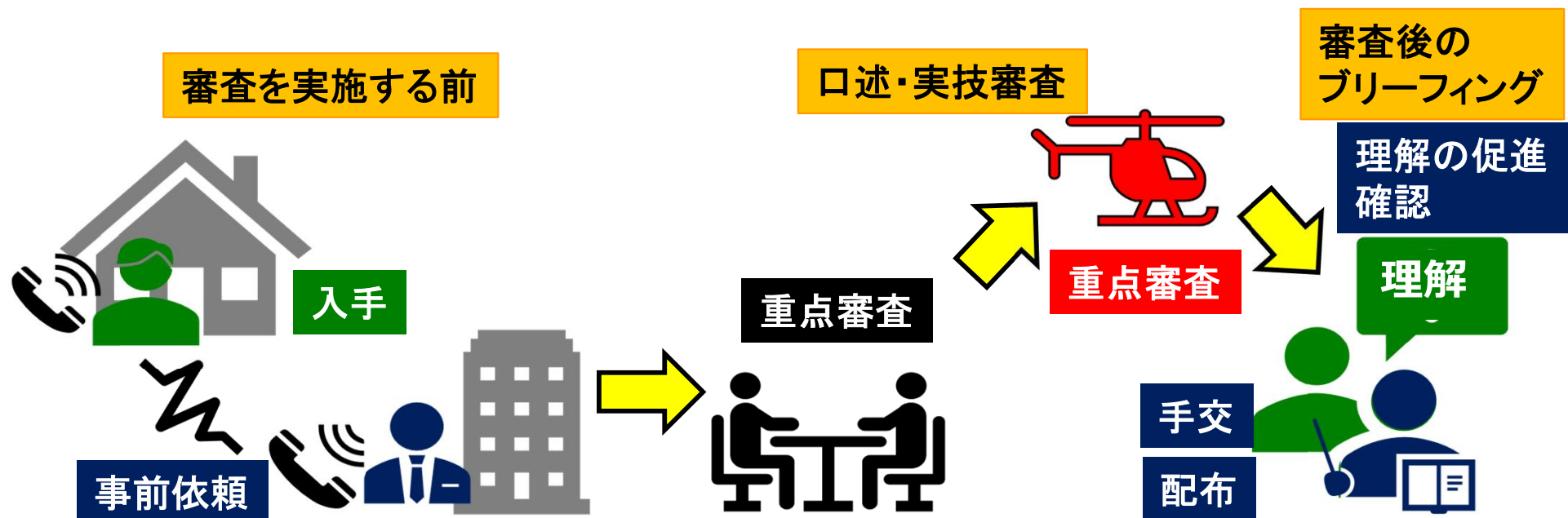
国土交通省航空局による対応（空間識失調関連）

- （１）操縦技能審査員の**初任講習及び定期講習**において当該通知内容の周知
- （２）関係団体等に対し当該勧告内容の周知徹底等に関する依頼文書を発出
（本年2月27日付国空航3113号）
また、今般作成のリーフレットについて関係団体等及び**操縦技能審査員**に対し通知内容の周知
- （３）空港事務所等に対し本趣旨の周知及び操縦士に対しリーフレットの配布指示

リーフレットの配布及び理解促進

- 事前調整段階など特定操縦技能審査実施以前の受審者に、リーフレットの内容の理解を依頼する。
- 審査終了後のブリーフィングの機会などにおいてリーフレットを手交し内容の十分な理解を図ること。

- 有視界飛行方式による雲中飛行事故防止について
 - 平成23年1月3日：熊本県矢護山における事故
- 離陸重量等の出発前の確認の確実な実施並びに飛行規程の遵守及び非常事態への備えについて（運航の安全確保の取り組み及び航空保険を含む）
 - 平成27年7月26日：調布飛行場付近における事故
- 航空機への着氷、シートベルト及びショルダーハーネス着用の励行並びにE L Tの適切な運用と措置に関するリーフレットについて
 - 平成29年6月3日：立山連峰における事故
- 空間識失調に陥らないための具体的な予防策及び万一空間識失調に陥った場合にその状況から離脱するための対処策に関するリーフレットについて
 - 平成30年8月10日：群馬県吾妻郡山中における事故



安全な飛行のために 気象情報の収集と解析を

飛行場予報（気象庁HP）

RJCC AERODROME SEQUENTIAL FORECAST Part1

ISSUED TIME 2305UTC 09 MAY 2019
NEW CHITOSE AVIATION WEATHER STATION

UTC	~01	~02	~03	~04	~05	~06	~07	~08	~09	~10	~11	~12
Cross	340/16	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/16	340/14	340/10
Wind												
Dir/Speed(kt)	340/16	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/18	340/16	340/14	340/10
Gust(kt)												
Cross	340/20	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22
Wind												
Dir/Speed(kt)	340/20	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22	340/22
Gust(kt)	30	30	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Visibility(m)	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999	9999
Tempo												
Ceiling(ft)										3000	3000	3000
Tempo												
Weather												
Tempo												
TS probability												

飛行場予報の例（新千歳航空測候所発表）



飛行場予報の特徴（気象庁HPより）

【特徴1】 予報する範囲が空港を中心
に半径9kmに限定されています。



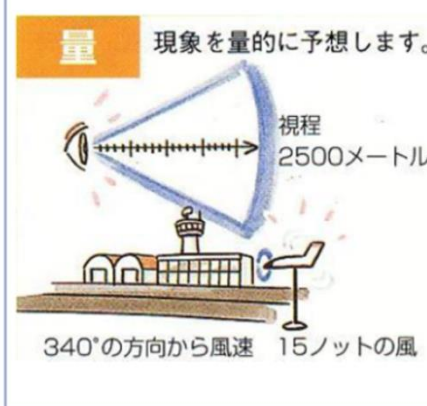
【特徴2】 風向の変化や視程、雲の高
さ、雷、霧といった離着陸に影響を及
ぼす大気現象について予報します。



【特徴3】 「×時から風は南から北
西に変わる」というように時間的に
細かに現象の発生変化を予報します。



【特徴4】 「視程は△△△メートル」
というように現象を具体的な数値で量
的に予想します。



気象情報の入手方法を整理しておく

最近ではスマホでも容易に多くの気象情報が得られます。
自分が使いやすい方法を日頃から整理しておきましょう。

気象庁の航空気象情報のページ

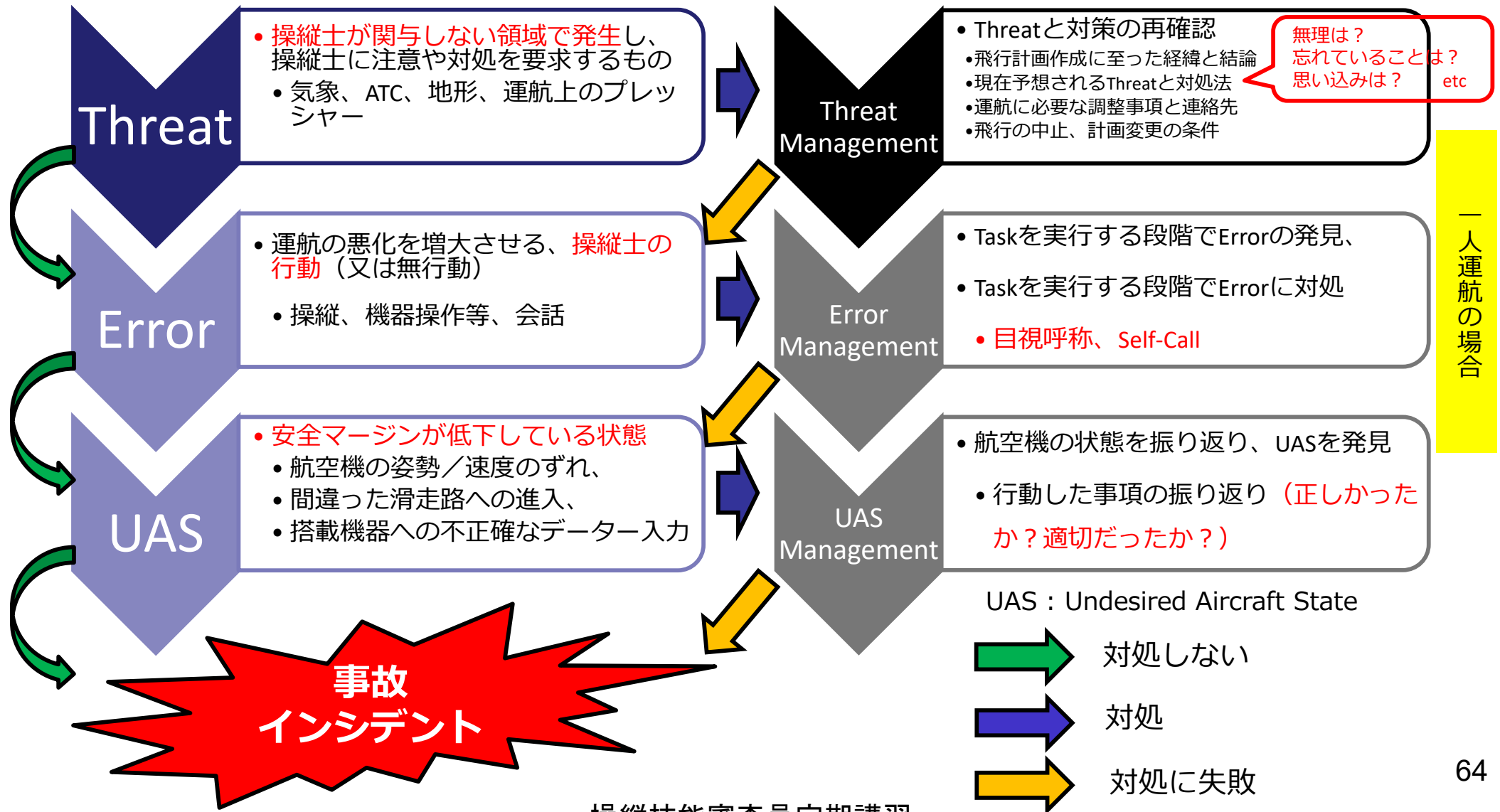
(参考) 気象庁 HP

URL: (気象庁 | 航空気象情報 (jma.go.jp))



TEM（Threat and Error Management）を活用したリスク予防

TEMは、複雑な運航環境の中で、リスクを最小化するテクニックで、乗員が不安全要素を予測、認識、そして回避しながら運航することにより、安全マージンを確保する考え方です。



待機指示の自己確認による滑走路への誤進入防止

滑走路への進入許可を受けずに誤進入するケースは小型機に限らず多数発生しており、着陸許可を受けた到着機がいる状況で滑走路に誤進入し、重大インシデントとなるケースが起きています。

過去の事例

出発機（赤）が出発準備完了をタワーへ通報した。タワーは場周経路を飛行して滑走路に向かう**訓練機（青）**を第1順位と予定していたので、出発機に対して訓練機の情報を提供し滑走路手前での待機を指示した。タワーは訓練機にタッチアンドゴーの許可を発出後、タワーは出発機が滑走路へ進入していることを視認したため、滑走路上の安全を確保するため訓練機に対して復行を指示した。



※原因として、滑走路手前における待機指示（用語「HOLD SHORT OF RWY[XX]」）を、滑走路上で待機の指示（用語「LINE UP AND WAIT」）と誤認していたり、他の航空機や自機の操作などに気を取られて停止線を越えてしまったことが頻発しています。

リーフレット

～ 国土交通省航空局からのお知らせ ～

安全に 飛ぼうこの空 この空域

東京第二特別管制区への、VFR 圏による誤進入が発生しています。

出典：国土情報網 地図閲覧機能（電子国土 Web）

＜東京第二特別管制区全体図＞
参照：AP AC2 RJTT 東京第二特別管制区

ケース1

15 時には離陸できるはずが、
離に合わなかった・・・

ケース2

目的地へ急ぐあまり
PCA を失念した・・・

◆ 羽田空港の運用方法にかかわらず、毎日 15 時～19 時に設定されます。
◆ 通過には、東京アプローチによる許可が必要です。
◆ 積極的に東京 TCA (124.75MHz) と通信設定を行うようお願いいたします。

TCA では、空域に関する注意喚起や、交通情報を提供するほか、
東京アプローチによる許可を中継することが可能です！

（問い合わせ先）航空局安全部航空交通管制政策課 安全情報係

令和 4 年 5 月作成

電話（代） 03-5253-8111（内線 51509）

リーフレット

2021年8月

那覇特別管制区（Naha PCA）の無許可通過にご注意！

1. Naha PCA 無許可通過事案の主な発生場所 (×印) 及び要因

那麼PCA何時可通過率率發生場？



Naha PCA 無許可通過事案の主な要因

- 那覇空港東側象限の空域の複雑さによる誤認識
 - 自機の位置や高度の誤認
 - 空域の下限高度の失念
- *特に那覇空港離陸直後の無許可通過事案が多い傾向にあります。

- (1) Naha PCAは、**部郡VORTAC (NHG)**を中心とする半径 30nm/10000ft以下の範囲に「**クラスB空域：VFR 機を含む全ての航空機に管制圏周の設定が必要な空域**」として設定されています。
- (2) VFRでのNaha PCAの通過には、**部郡アプローズの許可が必要**です。
- (3) 沖縄本島周辺は、民間機・自衛隊機・米軍機が輻輳する複雑な空域になっています。
Naha PCA 周辺を VFR で飛行する際は、**安全な飛行のため、積極的に部郡 APP (119.1/126.5MHz) 又は部郡 TCA (120.0/119.175MHz) と通信設定を行い、情報提供等を受けるようお願いします。**

本件についての問合せ先：大阪航空局 保安部 管制課
電話06-6937-2742

67

操縱技能審查員定期講習

小型航空機の操縦士向けの動画について

について

空を身近に

● もっと感動、空はフロンティア

もっと感動 空はフロンティア

9/20日は空の日

f くにまるFacebook

航空局HPトップページ

主な施策・取り組み

航空輸送の現状	航空政策の基本的方向性
航空ネットワークの充実	空港政策
国際的取り組み	環境対策
新たな需要に対する取り組み	航空安全対策 ・ 小型航空機の安全情報
航空保安(セキュリティ)	航空管制など

AIR TRAFFIC CONTROLLER CAR JAPAN
航空管制官

国土交通省
航空保安大学校

航空用語集

Q&A

AIS JAPAN

管制関係
ご意見はこちら

Business Aviation

空の安全について

● [空の安全について TOP](#)

● [航空安全プログラムについて](#)

● [航空会社の安全確保](#)

● [小型航空機の安全情報](#)

● [航空機及び装備品に対する証明制度](#)

● [航空機の安全情報について](#)

● [航空安全情報リンク集](#)

小型航空機の安全情報

このページでは、小型航空機の安全に関する情報を掲載しております。

- ・ [航空安全情報ポータルTOP](#)
- ・ [事故防止対策](#)
- ・ [リーフレット](#)
- ・ [航空機（機体）](#)
- ・ [小型航空機等に係る安全推進委員会（平成28年12月～）](#)
- ・ [諸外国の安全情報](#)
- ・ [安全講習会の開催](#)

【動画関連】小型航空機運航者の安全運航に役立てていただくため、動画を公開しております。

- [小型航空機の操縦士向けの安全啓発動画](#)
- [小型航空機向けの参考動画](#)

【安全情報の配信（随時）】安全運航に寄与する情報等を随時配信しております。

- [メールマガジンバックナンバー](#)
- [X（旧Twitter）](#)

【お知らせ】

- ・ [FDM分析ツール](#) **NEW!!**
- ・ [小型航空機用FDM導入ガイドライン](#)
- ・ [超軽量動力機等の所有者又は管理者の方へ](#)



《 小型飛行機編 》

小型航空機の操縦士向けに安全啓発動画を国土交通省HPで公開（平成30年4月13日 公開）

「その時、あなたならどうする？～小型航空機の安全な運航のために～」

（参考）国交省 HP [URL: \(https://www.youtube.com/user/mlitchannel/videos\)](https://www.youtube.com/user/mlitchannel/videos)

我が国における過去15年間（2002～2016年）の小型航空機の事故の発生傾向分析で特にリスクが高いとされた「**LOC-I**（Loss of Control Inflight：飛行中の制御喪失）」及び「**CFIT**（Controlled Flight into or toward Terrain：操縦士が気が付かないうちに地表に衝突）」等をテーマとして、具体的な事例を用いて日常運航で陥りがちな落とし穴やその対処方法等について学ぶことができます。

	① イントロダクション 近年の小型航空機の事故に対して、事故防止の観点から操縦士が基本的知識を再確認し、安全に対する気構えや安全意識を向上させるために作成した教材であることを紹介
LOC-I (Loss of Control Inflight: 飛行中の制御喪失)への対処	② LOC-I 過去の事故発生分析で死亡リスクの高い「LOC-I」について、具体的事例を通して、出発前の確認及び飛行中の状況認識の把握の重要性をわかりやすく説明
CFIT (Controlled Flight into or toward Terrain: 操縦士が気が付かないうちに地表に衝突)への対処	③ CFIT 過去の事故発生分析で死亡リスクの高い「CFIT」について、具体的事例を通して、気象情報の飛行前、飛行中の確認・把握、機体状況変化や航空交通状況に係る把握の重要性をわかりやすく説明
	④ 飛行前の機体異常・緊急事態の対処 機体異常の防止について飛行規程による飛行前点検を確実に実施することの重要性、並びに緊急事態が発生した際に的確に対応できるよう日頃から緊急事態の備えを実施する必要性や重要性をわかりやすく説明

（例）LOC-Iの紹介

- ① 日常フライトにおけるありがちな落とし穴を紹介



急に乘せてほしいと言われ重量計算せずに乗せてしまう
- ② 落とし穴が原因による航空事故の恐ろしさをCGで紹介



CGによる操縦不能シーン
- ③ 事故をプレイバックし、どこで事故を防げたのかを紹介



正しい判断をする場面まで巻き戻し
- ④ 安全運航のための正しい判断方法について紹介



重量を再計算して重量オーバーを確認

《 回転翼航空機編 》

我が国における近年の回転翼航空機の事故等の発生状況等を踏まえ、事故等の発生状況・対策の概説に加え、実際の事故等の教訓を踏まえた事例を盛り込んだ、回転翼航空機操縦士向け安全啓発動画を公開
(令和2年9月2日 公開)

「天候の確認」・「空港等以外の場所での離着陸」・「吊り下げ輸送」等をテーマとしたケーススタディーにより、安全意識、法令遵守、技量維持の重要性等について学ぶことができます。

(参考) 国交省 HP [🔗](#)

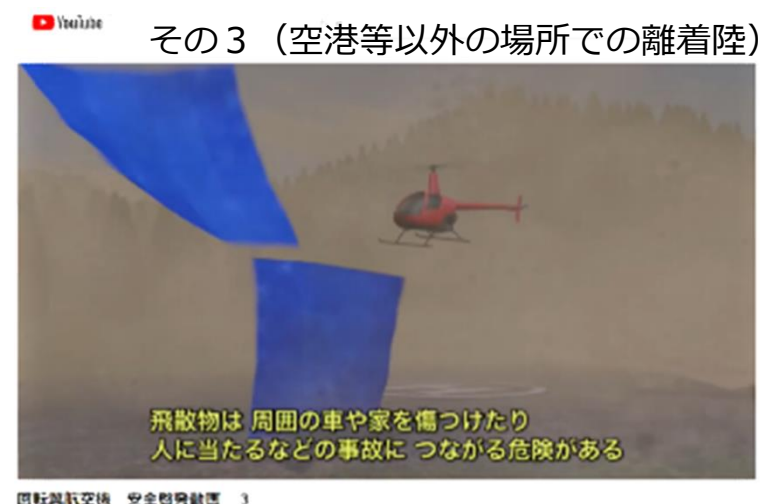
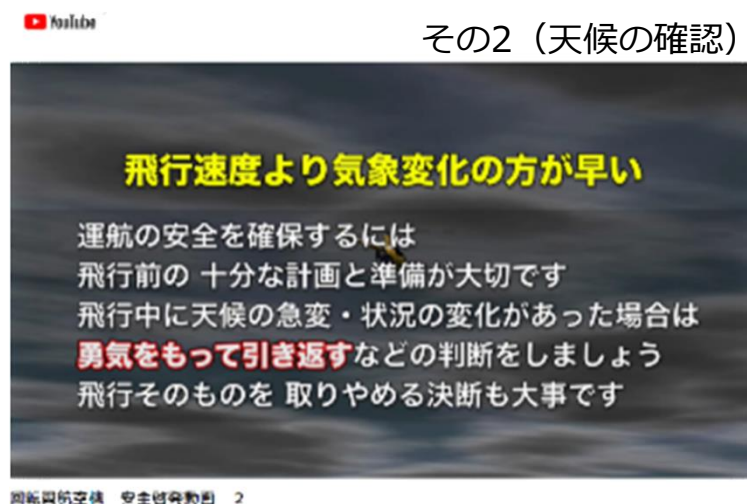
[安全啓発動画その1～イントロダクション](#)

[安全啓発動画その2～天候の確認～](#)

[安全啓発動画その3～空港等以外の場所での離着陸～](#)

[安全啓発動画その4～吊り下げ輸送～](#)

(動画一部抜粋)



《 滑空機編 》

我が国における近年の滑空機の事故等の発生状況等を踏まえ、事故等の発生状況・対策の概説に加え、スピンの陥りやすい状況の説明等を盛り込んだ、滑空機操縦士向け安全啓発動画を公開
(令和3年6月2日 公開)

(参考) 国交省 HP  URL : (https://www.youtube.com/watch?v=JCK-FatW_mI)

「発航方法の違いによる事故事例、注意点」・「飛行前の確認、適切な機長判断」・「スピンに陥らないために」・「クラブでできるSMS活用」等をテーマとしたケーススタディーにより、安全意識、法令遵守、技量維持の重要性等について学ぶことができます。

(動画一部抜粋)  YouTube



滑空機 安全啓発動画

本動画は、国土交通省航空局の飛行検査機（CJ4型機）により撮影したもので、空港へのアプローチなど視覚的な画像の提供により、主として小型航空機運航者の皆様の安全運航に役立てていただくことを目的として公開しています。

（初回公開：令和3年11月5日、最新公開：令和6年3月14日）

なお、公開空港は、混雑空港を除く航空局による飛行検査が行われる空港となります。

■函館空港

・飛行経路図＋安全情報（小型機運航者向け注意喚起情報）

[1]空港全景動画

[2]RWY12最終進入動画

[3]RWY30 最終進入動画

■釧路空港

・飛行経路図＋安全情報（小型機運航者向け注意喚起情報）

[1]空港全景動画

[2]RWY17 最終進入動画

[3]RWY35 最終進入動画

■女満別空港

・飛行経路図＋安全情報（小型機運航者向け注意喚起情報）

[1]空港全景動画(3NM E～)

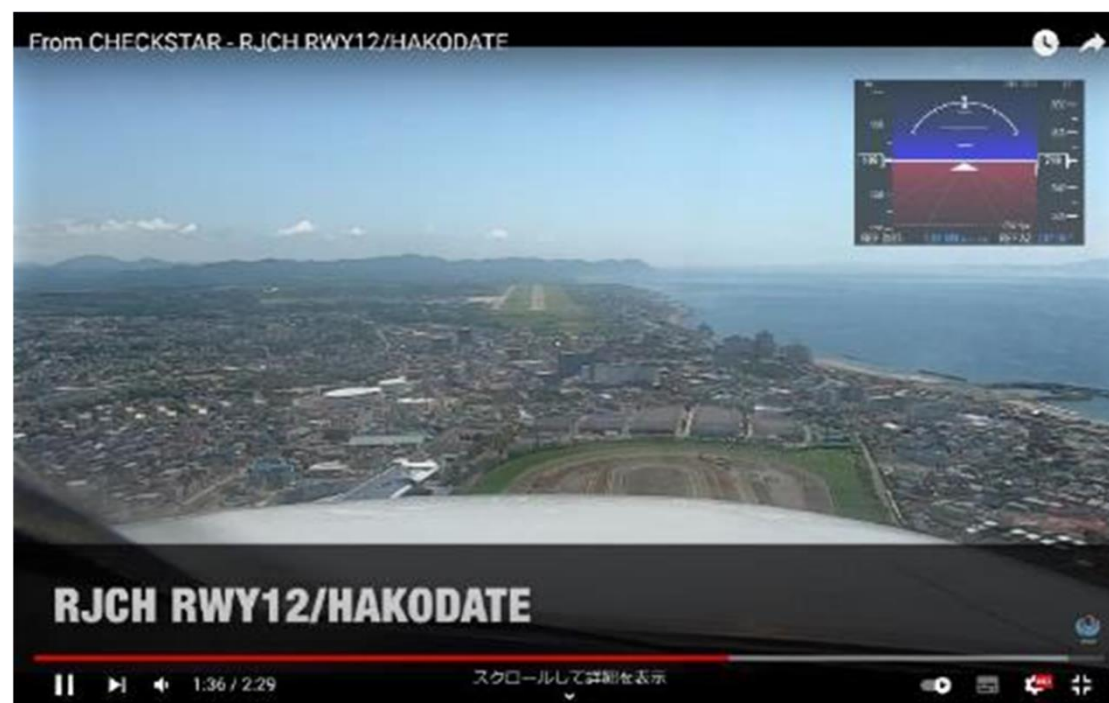
[2]空港全景動画(5NM W～)NEW!!

[3-1]RWY18 最終進入動画(PALS-on)

[3-2]RWY18 最終進入動画NEW!!

[4-1]RWY36 最終進入動画(PALS-on)

[4-2]RWY36 最終進入動画NEW!!



その他空港についても、順次公開予定ですので、適宜最新版をご確認ください。

上記含む、国内25空港の動画を公開中（2024.3.14現在）

（参考）国交省 HP [URL : \(https://www1.mlit.go.jp/koku/15_bf_001000.html\)](https://www1.mlit.go.jp/koku/15_bf_001000.html)

よくある問い合わせ

＜操縦技能審査員関連＞

Q：操縦技能審査員は資格を維持するために定期講習を受講する必要があるか？

（例えば、2年ごとの定期講習を受けず、10年後に定期講習を受けて審査を行ってもよいか？）

A：2年ごとに定期講習を受けなければ審査員の資格は失効します。失効した「審査員の証」は地方航空局へ返納しなければなりません。

失効後、再度認定を受けたい場合は新たに審査員認定となるので初任講習の受講が必要です。

また審査員の証を発行するため登録免許税が発生します。操縦技能審査員認定試験により認定を受けた方の再受験は必要ありません。

＜操縦技能審査員 関連＞

Q：操縦技能審査員が受けるべき定期講習の受講期間は？

A：認定を受けた日の属する年度の翌年度の初日から起算して2年の期間ごとに1回、定期講習を受講する。

例) 2022年度に認定された者にあっては、
2023.4.1から2025.3.31の2年の期間に
1回受講しなければならない。
定期講習修了証保有者にあっては裏面の次回受講期間を確認。

注) 2つ以上の種類の航空機について認定を受けている場合は、先に取得した方を基準にする。

表面



**操縦技能審査員
定期講習修了証**

氏 名： 航空 太郎

認 定 番 号： TA0000

認 定 年 月 日： 2014年9月20日

上記の者は、国土交通大臣の行う操縦技能審査員定期講習を
修了していることを証します。

東京航空局長 

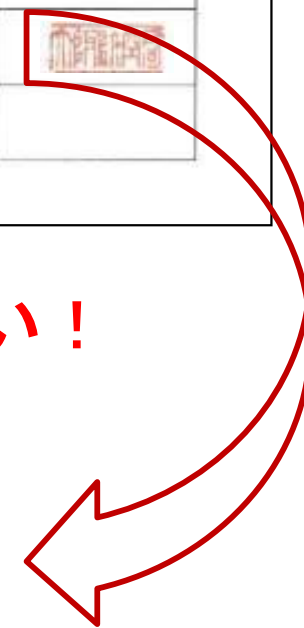
裏面

定期講習記録

受講年月日	次回受講期間	航空局欄
2019年8月15日	2020年4月1日 ～ 2022年3月31日	
2021年10月8日	2022年4月1日 ～ 2024年3月31日	
2023年4月6日	2024年4月1日 ～ 2026年3月31日	
	～	

ここを確認してください！

受 講 年 月 日	次回受講期間
2023年4月6日	2024年4月1日～2026年3月31日



＜操縦技能審査員関連＞

Q：操縦技能審査員は特定操縦技能審査に合格している必要はあるか？

A：実機で審査を行う場合、操縦技能審査員自身が機長として審査飛行を行うのであれば、操縦技能審査員は特定操縦技能の審査に合格し、航空身体検査証明も必要です。

＜操縦技能審査員関連＞

Q：操縦技能審査員の住所が変更になった場合の手続きは？

A：「氏名若しくは住所を変更したため再交付を申請しようとする時は、再交付申請書を提出しなければならない。」（施行規則第162条の9）

しかし、「審査員の証」に住所は記載されておらず、住所が変更となっても「審査員の証」の効力に影響を及ぼすものではないことから住所変更に伴う再発行は行いませんが、連絡の必要もあることから、届出をお願いします。

＜特定操縦技能の審査飛行関連＞

Q：航空機乗組員飛行日誌（個人のフライト・ログブック）
の記入要領について

A：被審査者及び操縦席に着座した操縦技能審査員
⇒機長時間
操縦技能審査員が操縦席以外に着座した場合
⇒その他の時間

参考)

国交省HPの「特定操縦の審査について」をご確認下さい。

- ・【航空機乗組員飛行日誌記入要領】
 - ・【航空法施行規則別表第二の運用について】
2. 機長としての飛行時間、(10)、(11)

＜特定操縦技能の審査飛行関連＞

Q：個人のフライト・ログブックを紛失した場合の「総飛行時間を証する書類」はどうすればいいか？

A：（総飛行時間が記載されている）特定操縦技能審査申請書をこの書類と見なします。特に作成しなくて結構です。

＜特定操縦技能の審査飛行関連＞

Q：特定操縦技能審査の機長は誰か？

A：機長になる資格のある方なら、被審査者、審査員のどちらが機長でも宜しいと考えます。

特定操縦技能に係る操縦等可能期間を過ぎてから受審する、または審査に不合格となり再審査を受審する場合は、操縦技能審査員が機長となります。

注) 自家用操縦士資格の操縦技能審査員が機長となった場合、有償で審査飛行を行うことはできません。

＜特定操縦技能の審査飛行関連＞

Q：操縦技能審査員の着座位置はどこか？

A：特定操縦技能が確認できる位置ならば、特段、決まった位置はありません。ただし、操縦技能審査員が機長として審査を実施する場合、操縦装置が装備された位置に着座する必要があることは、言うまでもありません。また、操縦技能審査員とは別に、当該受審機（航空機）を機長として操縦できる技能証明及び身体検査証明を有する者の監督のもとで、審査を行う場合は、操縦技能審査員は後部座席での審査は可能です。

＜特定操縦技能審査飛行関連＞

Q：外国で特定操縦技能審査を実施出来るのか？

A：外国であっても操縦技能審査員が特定操縦技能審査実施細則に従って審査を行い、技能証明書に記載することで有効な審査が行えます。国内同様10日以内に報告して下さい。

Q：通常ミッションの行き帰りを利用して審査してもよいか？

A：特定操縦技能審査実施細則に定められた審査科目を実施すれば、審査は成立します。

＜訓練関連＞

Q：特定操縦技能審査に不合格になった場合、再訓練時間の目安はあるか？

A：目安はありません。

＜技能証明書関連＞

Q：技能証明書（第20号様式12）を誤記した場合はどうする？

A：技能証明書の再発行もしくは訂正線を引き次欄への記入が必要となります。

12. 技能証明書－特定操縦技能審査／確認
Pilot Competency Assessment/Confirmation

年 月 日
Date of Issue

第 号
CERT. NO.

氏名
Name

航空機の種類
Category

国土交通大臣 印
Minister of Land,
Infrastructure, Transport and Tourism

審査日／確認日 Date of Pilot Competency Assessment/Confirmation	審査結果／確認結果 Result of Pilot Competency Assessment/Confirmation	操縦等可能期間満了日 Expiration Date of Piloting Capable Period	操縦技能審査員／確認者 Pilot Competency Assessor/Confirming Person	
			氏名 Name	認定番号／所属 Approval NO./Affiliation
2012.7.1	合格	2014.7.1	〇〇 〇〇	〇〇〇〇
2014.6.10	合格	2014.7.1	△△ △△	△△△△
2014.6.10	合格	2016.7.1	△△ △△	△△△△

注 特定操縦技能の審査に合格していない者は、航空法第 71 条の 3 第 1 項各号に掲げる行為を行うことができない。
All persons are prohibited from performing the acts listed in each item of Article 71-3 paragraph 1 of Civil Aeronautics Law of Japan unless they have passed the Pilot Competency Assessment.

日付を間違えた

訂正線を引き次の段へ記入!

訂正印は押さないで!

＜技能証明書関連＞

Q：技能証明書（第20号様式12）を更新のため新たに用意した場合、現在保有している技能証明書の取り扱いについて？

A：審査員は新技能証明書へ記載した際は、同時に旧技能証明書に「更新済」と記載し、地方航空局への審査結果報告時に新旧技能証明書の写しを提出する。

＜飲酒関連＞

Q：今般、航空法第70条関係として、具体的な呼気中アルコール濃度の数値基準が航空局長通達として示されたが、

- ① 自家用運航の操縦に携わる操縦士は飛行前に必ずアルコール検査を実施しなければならないのか。
- ② また、操縦技能審査員は如何に。

＜飲酒関連＞

A：①

アルコール検査は義務ではありませんが、当然のことながら酒気を帯びた状態で操縦を行わないことは当然のことであるため、自発的に実施することを否定するものではありません。

なお、国管理空港等においては、酒気帯びによる空港使用を禁止するとともに、抜き打ちによるアルコール検査を実施しているところ、空港事務所等の職員から酒気帯びの有無について確認（アルコール検知器を使用したアルコール検査）を求められた場合はこれに応じるようにしてください。

＜飲酒関連＞

A：②

操縦技能審査員についても特定操縦技能審査を機長として実施する場合は、A：①同様です。

特定操縦技能審査を機長ではなく、単に審査員として審査する場合(航空業務に該当しない場合)ですが、航空従事者の飲酒基準に関する検討会における「中間とりまとめ」において、操縦士の飲酒に関する基準の考え方として、これまでより一步踏み込んだ対応が必要とされ、国は基準の遵守状況を厳格に指導監督することにも必要との見解がしめされています。

操縦技能審査員は国土交通大臣の認定を受け、大臣の命を受けて特定操縦技能審査を行っていただいています。

従って、審査員の皆様は指導監督する側に立ち位置があるわけで、アルコールの影響がある状態での審査を行わないことは審査員として当然のことです。

1.

Q. 旧成績報告書は使用可能ですか？

A. 成績表が現行と同じ内容であれば使用可能です。

2.

Q. 旧成績報告書を使用する場合、「教官署名」が「教官氏名」に変更となった部分、「印」が削除された部分、「3. 氏名を記載し、押印することに代えて、署名することができる。」が削除された部分は修正しておかなければなりませんか？

A. 記載する際に読み替えて作成していただければ良いので、修正する必要はありません。

3.

Q. 氏名を記載するようになったが、署名との違いは何ですか？

A. 署名の場合、自署をする必要がありましたが、氏名の場合はゴム印、印字、本人あるいは第三者による手書きも含め氏名が記載してあれば良いということになります。ただし、名前シールやテープ状の印刷物を貼って氏名の標記することは、輸送中に剥がれてしまう恐れもあるためご遠慮願います。

4.

Q. 旧成績報告書を使用し、押印してしまいました。訂正する必要がありますか？

A. そのまま提出していただいて結構です。

5.

Q. 成績報告書を書き損じた場合は訂正印を使って修正しなければなりませんか？

A. 訂正印は不要です。取り消し線等で消していただいて、正しく記入しなおしてください。今回の押印・署名の廃止は、これまで押印・署名しか証明を認めてこなかったところを他の手段の証明方法も広く認めるという主旨ですので、ご了解ください。なお、記載に際しては、上記成績報告書同様、氏名シールの貼付等、印刷物等の貼り付けによる方法は、経年劣化による脱落のおそれがあり、ご遠慮願います。

6.

Q. 1 飛行ごとの教官署名欄はどのような証明方法が良いのでしょうか。

A. これまでの押印・署名に加えて、ゴム印や教官の許可を得て訓練生が氏名を記入しても結構です。

7.

Q. 欄30 のページごとの集計に関する証明欄はどのような証明方法が良いのでしょうか。

A. ここもこれまで署名・押印が求められていたところ、署名のみ、押印のみ、ゴム印、代筆による記入も認められます。もともとこの欄は、利用者が便利に使用していただくために設けられた部分であり、その記入要領について当局が指示するものではありません。

8.

Q. 記入事項の修正は、どのようにすれば良いのでしょうか。

A. 「航空機乗組員飛行日誌記入要領」 1. （2）又は「滑空機乗組員飛行日誌の様式及び記入要領」第2 1（1）に従って、訂正内容の履歴が分かるようにお願いします。

(1) 修正液は使用しないでください。

(2) 取消には取り消し線を使用し訂正前の内容が分かるようにしてください。

(3) どなたが修正したのか分かるように修正者が押印するか、修正者の氏名または署名をフルネームで記載してください。

修正者は基本的には当該機長（当該飛行内容を最初に証明した者）ですが、それが著しく困難な場合は現に所属する組織の責任者、それも困難な場合は飛行日誌の所持者の訂正もあり得ます。

昨今、外国での飛行経験を元に本邦の技能証明を申請する例が増えており、記載内容の修正を現地教官に依頼することは現実的ではないことも多いのが実情です。しかし、安易に所持者による修正を行うと、記載内容の信憑性を失うことになりますので、慎重な対応をお願いします。

特定操縦技能審査結果報告書提出等の際に 注意していただきたいこと

- ✓ 特定操縦技能審査結果報告書等の各様式は国土交通省ホームページに掲載されています。申請・報告を行う際や、審査を行う際は、お手持ちの資料・様式等が最新のものであることを確認してください。
- ✓ 特定操縦技能審査結果報告書をまとめて提出する際は、被審査者ごとに技能証明書の写しを添付してください。複数名の技能証明書の写しを1枚にまとめてコピーされたものが添付されていたり、1枚にコピーしたものを切り取ってそれぞれの報告書に添付されていたりする事例が多数あります。
- ✓ 添付する技能証明書の写しは、審査結果を記載したものだけではなく、手帳タイプは全ての記載項目、カードタイプは全てのカードの写しが必要です。
- ✓ 特定操縦技能審査結果を提出する際に被審査者の同意を得て電子メールアドレスを申請書の備考欄に記入し提出するようお願いします。

(平成29年7月1日 施行)

電子メールアドレスの提出

特定操縦技能審査結果を提出する際に被審査者の同意を得て**電子メールアドレス**を申請書の備考欄に記入し提出するようお願いします。（平成29年7月1日施行）

【背景】

小型航空機等の事故が平成27年は20件を超えて発生しており、自家用機を含む小型航空機の更なる安全対策の構築及び推進が必要となっている。

今後、当局として電子メール等を活用し、**操縦士へ直接的な安全啓発や情報発信**することで、小型航空機等の安全対策を推進していくため。

（小型航空機等に係る安全推進委員会より）

第28号の6様式（第162条の13関係）（日本産業規格A4）

特定操縦技能審査申請書

操縦技能審査員 殿

年 月 日

住 所

氏 名

特定操縦技能の審査を受けたいので、関係書類を添えて申請します。

氏 名 （ふりがなをつけること。）	
技能証明の資格、限定及び番号	
航空身体検査証明の番号	
特定操縦技能の審査に係る航空機の種類、等級及び型式	
総 飛 行 時 間	
備 考	xxx@xxx.xx.xx

注 航空身体検査証明の番号については、実技審査の全部を模擬飛行装置又は飛行訓練装置を使用して行う場合は不要とする。

忘れないで！操縦技能審査員定期講習

操縦技能審査員の認定資格を継続するためには、
2年に一度**定期講習を受講する必要があります。**

操縦技能審査員定期講習は、東京・大阪会場（隔月）で原則オンラインで開催いたします。
当面の間、対面による講習会は年2回、2月に大阪会場、3月に東京会場で開催予定です。

※ 講習開催の詳細については、各地方航空局HPでご確認ください。

定期講習を受講するには事前に受講申請が必要です。
詳しい申請方法などは国土交通省ホームページでご確認ください。
http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_00008.html

（受講申請及び問合せ先）

【東京会場】

東京航空局保安部運航課検査乗員係
電話03-5275-9321

【大阪会場】

大阪航空局保安部運航課検査乗員係
電話06-6937-2781

特定操縦技能審査制度に関する問合せ先
航空局安全部安全政策課
電話 03-5253-8111（内線50136）

操縦技能審査員定期講習免除について

定期講習の受講が免除となる操縦技能審査員の方は、
定期講習を受講しなければならない期間内に免除申請をおこない、
「操縦技能審査員定期講習免除通知書」の交付を受けてください。
審査を行う際は通知書を携帯し、審査を受ける者から求められれば
それを提示しなければなりません。

操縦技能審査員定期講習を免除される方

- ①本邦航空運送事業者において、同種航空機に係る
審査担当者として**現に指名**されている者
- ②指定航空従事者養成施設において、同種航空機に
係る**技能審査員**として**現に指名**されている者
- ③指定本邦航空運送事業者において、同種航空機に
係る**査察操縦士**として**現に指名**されている者
- ④航空法第29条第1項の**試験又は**航空法第72条第
1項若しくは第2項の**審査**を行う者として**現に任
命**されている者
- ⑤航空機使用事業者において、同種航空機に係る**審
査担当者**として**現に指名**されている者

(申請及び問合せ先)

東京航空局保安部運航課検査乗員係
電話 03-5275-9321

大阪航空局保安部運航課検査乗員係
電話 06-6937-2781

特定操縦技能審査制度に関する問合せ先
航空局安全部安全政策課
電話 03-5253-8111 (内線 50136)

自家用機による有償飛行の禁止

更新 R5.4

自家用機で事業はできません！

航空機を使用して行う事業には、大きな危険を伴うことなどの観点から、許可が必要です。無許可で営業をした者は、3年以下の懲役又は3百万円以下の罰金に処せられます。

許可が必要となる事業

他人の需要に応じ、**航空機を使用**して、**有償**で

- 旅客又は貨物を運送する**事業**(*1)(航空運送事業)
- 旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う**事業**(*2)(航空機使用事業)

を営営する場合は、**航空法第100条又は第123条の許可が必要です。**

(*1) 遊覧飛行は、旅客を運送する事業に含まれます。

(*2) 写真撮影、空中測量、操縦訓練、薬剤散布などが該当します。

用語の解説

「**他人の需要**」…… 不特定多数の他人、すなわち公衆の用に供する場合と、特定の者の利用に供する場合の両方が含まれます。

「**航空機を使用**」…… その者が、航空機の運航の主体となってという意味で、航空機の管理権を有して、これを運航させる場合を指します。

「**有償**」…… 運航の対価を得るという意味で、寄附、謝礼、燃料代その他名目の如何は問いません。

「**事業**」…… 一定の目的をもってなされる同種の行為の反復継続的な遂行が、社会通念上事業と認められる程度に至るものを指し、営利目的かどうかを問いません。

自家用機の運航者の皆様へ

現在、航空機を使用して何らかの事業を行っている方、または、将来始めようとしている方は、その事業が航空法の**許可を必要とするか否かをご確認**いただき、法令を遵守した適切な事業の実施に努めていただきますようお願いいたします。

空港等の管理者及び既許可事業者の皆様へ

自家用機を使用して、航空法の**事業許可が必要となる運航をしている疑いのある者を知り得たときは**、速やかに地方航空局航空振興課に**通報**いただきますようお願いいたします。

【相談・通報連絡先】

 東京航空局 地域航空事業課 事業係(東日本エリア) 電話 03-5275-9315

 大阪航空局 地域航空事業課 事業係(西日本エリア) 電話 06-6937-2703

ご清聴ありがとうございました。

**今後とも、航空行政にご理解を
いただき、操縦士の技能の底上げ、
航空業界の発展にご協力をお願い
いたします。**

審査員向け
HP URL →

https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_00008.html

航空従事者試験官

事例紹介