操縦技能審査員定期講習

国土交通省 航空局
2026年度版

令和8年4月1日作成
令和8年11月1日更新

講習受講にあたっての注意事項

・講習中は常にカメラはONとし、発言時を除きマイクはOFFとするようお願いします。

・講習中は、常時顔（全体）が確認できるようお願いします。

・発言する場合は、挙手ボタンを押下の上、試験官から指定後、発言をお願いします。

注意事項を遵守のうえ、円滑講習の実施にご協力をお願いします。

講　習　内　容

- 特定操縦技能審査に関する法令、規則、通達類の最近の変更点
- その他航空法関連法令、規則、通達類の変更点
- 事故事例等で、特定操縦技能審査を実施する上で注意すべき事項とその対策
- その他（お知らせ等）

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。

特定操縦技能審査に関する
法令、規則、通達類の最近の変更点

- 特定操縦技能審査に関係する航空法及び航空法施行規則については特に変更等ありません。

- 令和７年３月２８日付けで、以下の特定操縦技能審査に関係する通達類について改正を行っています。

  ○**特定操縦技能審査実施要領**

  ○**特定操縦技能審査実施細則**

  ○**特定操縦技能審査口述ガイダンス**

  ＊いずれも適用は、令和７年４月1日付け

操縦技能審査員定期講習

➢ **特定操縦技能審査実施要領**の改正概要

・操縦技能審査員認定試験合格証等の再交付（新設）

操縦技能審査員に対して発行された証書類について再交付する場合の手続きを新設

【対象の証書類】

操縦技能審査員認定試験合格証（第１号様式）
初任講習修了証（第４号様式）
定期講習修了証（第５の２号様式）
操縦技能審査員定期講習免除通知書（第５の４号様式）

・定期講習修了証様式の変更

定期講習受講時に都度、航空局職員が受講年月日等を記入していたところ、毎講習時に修了証を発行できるよう様式を変更

・その他所要の改正

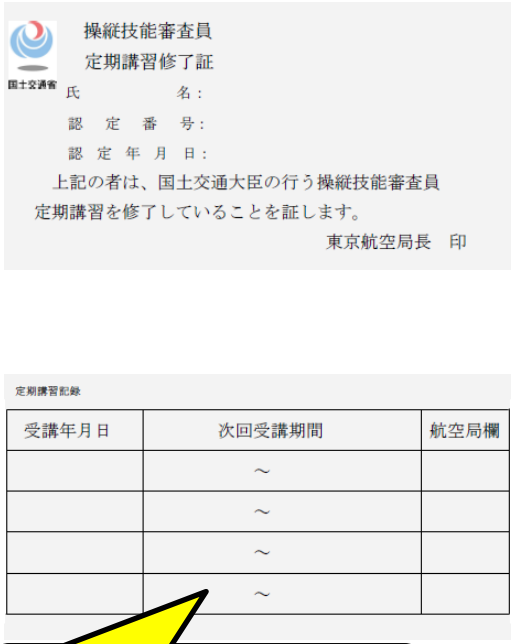
操縦技能審査員定期講習

参　考　資　料

国土交通省

定期講習修了証（様式）の変更

（旧）



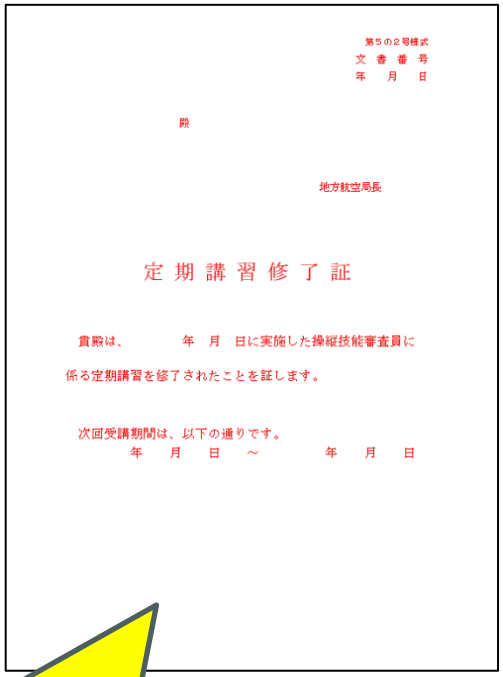
操縦技能審査員
定期講習修了証
氏　　名：
認　定　番　号：
認　定　年　月　日：
上記の者は、国土交通大臣の行う操縦技能審査員
定期講習を修了していることを証します。
東京航空局長　印

定期講習記録

受講年月日	次回受講期間	航空局欄
	～	
	～	
	～	
	～	

受講の都度、記入

（新）



第５の２号様式
文　書　番　号
年　月　日

殿

地方航空局長

定　期　講　習　修　了　証

貴殿は、　　年　月　日に実施した操縦技能審査員に
係る定期講習を修了されたことを証します。

次回受講期間は、以下の通りです。
年　月　日　～　　年　月　日

電子認証を付した上で受講修了後メールにより送付されます。

注意事項

- 改正後、初めて定期講習を受講し新様式の定期講習修了証を受領するまでは、旧様式の定期講習修了証は有効
- 新様式を受領後は、旧様式は廃棄可能

➢ **特定操縦技能審査実施細則**の改正概要

・別添１～４の特定操縦技能審査のチェックリストの変更

チェックリストを変更し、これまでの記述式からチェック式に様式を変更

・その他所要の変更

操縦技能審査員定期講習

参　考　資　料

国土交通省

現行様式（口述審査）

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。

□1－2　一般知識

□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

○各項目について理解（理解力の程度を含め）しているか確認する。

≫ガイダンス「第２部　１－２．一般知識」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）※質問した事項及び回答内

□1－3　航空機事項等

○各項目について理解（理解力の程度を含め）しているか確認する。

≫ガイダンス「第２部　１－３．航空機事項等」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。

新様式（口述審査）

（審査実施日：　年　月　日、被審査者：

口述審査

・実際に審査を行った審査（質問）項目について、以下に基づき該当する欄に「✔」すること
「適」：質問事項に概ね答えられる場合
「適（助言）」：助言の結果、質問事項に概ね答えられる場合
「未回答」：質問事項に答えられない場合
※未実施の項目については空欄とする。
※特定操縦技能審査実施細則・口述審査の判定基準における「質問事項に概ね答えられる」とは、約７割位の正答率（未回答が約３割未満）とする。
・所見、助言等を行った場合は、「所見」欄にその内容を記載すること

科目／審査項目	チェック欄 適	適（助言）	未回答	所見（理解不足に対するﾌｫﾛｰｱｯﾌﾟ内容）
1：運航に必				
1－1　最近				
※被審査者の				
・被審査者の				
□安全講習会受講により確認済				
□安全講習会受講後の変更有　※口述ガイダンス「第１部１－１．最近の変更点」から該当の変更事項を質問				
□安全講習会未受講　※口述ガイダンス「第１部１－１．最近の変更点」から概ね全ての項目を質問				
（１）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理解しているか（被審査者への手交を含む。）				
（２）直近の規則類（法令等）の改正点及び過去２年間で運航に必要と思われるAICについて説明できるか。（審査員の判断で質問できる。）				
１．航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について［2019.8.1］				
（１）航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明できるか。				
（２）航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明できるか。				
２．操縦士の飲酒に関する基準の制定について［2019.1.31］				
（１）航空法第70条に定められたアルコール又は薬物に関する規制について説明できるか。				
（２）航空機乗組員の飲酒による運航への影響やルールについて説明できるか。				
（３）航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる具体的な体内アルコール濃度について説明できるか。				
（４）アルコール検知器を正しく使用するための注意点を説明できるか。				
（５）アルコールの分解に要する時間について説明できるか。				

審査項目に対する判定基準を記載

チェック欄を設定し、レ点により記入

所見欄を設定し、理解不足に対するフォローアップ内容を記載

口述ガイダンスから質問事項を明確に記載

各質問項目を簡素に記載。また、審査において必ず確認する事項については下線を記載し明確化を図る。

操縦技能審査員定期講習

参　考　資　料

国土交通省

現行様式（実技審査）

実技審査

実施要領（O）　判定基準（≫）

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読し説明ができる。
所見：（理解不足に対するフォローアップ内容）

□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できる。（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）

□2－3　航空情報・気象情報

○必要な航空情報を入手させ、飛行に関する事項を説明させる。
≫　航空情報を理解できる。
○必要な気象情報を入手させ、天気概況、使用空港等、使用空域等の状況及び予報を説明させる。
≫　天気図等を使用し、天気概況の説明ができる。
≫　各種（空港等、使用空域）の気象通報式の解読ができる。
≫　航空情報、気象情報を総合的に検討し、飛行の可否が判断できる。
所見：（理解不足に対するフォローアップ内容）

新様式（実技審査）

実技審査

・実際に審査を行った審査項目について、以下に基づき該当する欄に「✔」すること。
「適」：判定基準を満足した場合
「適（助言）」：判定基準を一時的に逸脱したが、助言の結果、判定基準内に状況が改善された場合
「不適」：判定基準を繰り返し逸脱したり、逸脱した状況が継続した場合
なお、審査項目が対象外（未実施）である場合は、「非該当」欄に「✔」すること。
※判定基準等は、特定操縦技能審査実施細則を参照すること
・所見、助言等を行った場合は、「所見」欄にその内容を記載すること

科目／審査項目	チェック欄 適	適（助言）	不適	非該当	所見（理解不足に対するフォローアップ内容）
2：飛行前作業					
2－1　証明書・書類					
（1）航空機登録証明書の登録記号が当該航空機のものと一致しているか確認させる。					
（2）耐空証明書の登録記号が当該航空機のものと一致しているか、耐空類別は何か、耐空証明は有効であるかを確認させる。					
（3）運用限界等指定書を確認させる。					
（4）航空日誌等により航空機の整備状況を確認させる。					
2－2　重量・重心位置等					
（1）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。					
（2）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。					
（3）使用する燃料及び滑油の種類、搭載量及びその品質を確認させる。					
2－3　航空情報・気象情報					
（1）必要な航空情報を入手させ、飛行に関する事項を説明できるか。					
（2）必要な気象情報を入手させ、天気概況、使用空港等、使用空域等の状況及び予報を説明できるか。					
2－4　飛行前点検					
（1）航空機の外部点検及び内部点検をさせる。					
（2）点検中、諸系統及び諸装置について質問する。					
2－5　始動・試運転					
始動及び試運転を行わせる。					

審査項目に対する判定基準を記載

チェック欄を設定し、レ点により記入

所見欄を設定し、理解不足に対するフォローアップ内容を記載

操縦技能審査員定期講習

参　考　資　料

国土交通省

口述審査チェックリスト＜記入例＞

（審査実施日：2025 年4 月 1 日、被審査者：航空太郎　　審査員：国土一郎　）

口述審査

・実際に審査を行った審査（質問）項目について、以下に基づき該当する欄に「✔」すること
　「適」：質問事項に概ね答えられる場合
　「適（助言）」：助言の結果、質問事項に概ね答えられる場合
　「未回答」：質問事項に答えられない場合
　※未実施の項目については空欄とする。
　※特定操縦技能審査実施細則・口述審査の判定基準における「質問事項に概ね答えられる」とは、約7割位の正答率（未回答が約3割未満）とする。
・所見、助言等を行った場合は、「所見」欄にその内容を記載すること

科目／審査項目	チェック欄 適	適（助言）	未回答	所見（理解不足に対するﾌｫﾛｰｱｯﾌﾟ内容）
1：運航に必要な最新の知識				
1－1　最近の変更点 **※被審査者の前回審査時期を考慮して出題（飲酒基準、直近の運航安全委員会勧告及び管制方式基準の改正について仕必須）** ・被審査者の状況により、次のいずれかに☑すること。 □安全講習会受講により確認済 □安全講習会受講後の変更有　※口述ガイダンス「第１部１－１．最近の変更点」から該当の変更事項を質問 ☑安全講習会未受講　※口述ガイダンス「第１部１－１．最近の変更点」から概ね全ての項目を質問				
（1）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理解しているか（被審査者への手交を含む。）	✔			
（2）直近の規則類（法令等）の改正点及び過去２年間で運航に必要と思われるAICについて説明できるか。（審査員の判断で質問できる。）	✔			
1．航空身体検査証明申請時の「自己申告確認書」の提出等について［2019.8.1］				
（1）航空身体検査証明申請において自己申告を行うにあたっての確認事項や提出書類について説明できるか。	✔			
（2）航空身体検査証明の有効期間中であっても、身体検査基準への適合性が疑われる身体状態となった場合の措置について説明できるか。	✔			
2．操縦士の飲酒に関する基準の制定について［2019.1.31］				アルコールに関する関連通達等について認識の誤りがあったため、正しい内容を説明するとおもに、アルコールに関する運航への影響について、補足説明を行った。
（1）航空法第70条に定められたアルコール又は薬物に関する規制について説明できるか。		✔		
（2）航空機乗組員の飲酒による運航への影響やルールについて説明できるか。		✔		
（3）航空機乗組員がアルコールの影響によって正常な運航ができないおそれがある状態について、一定の目安となる具体的な体内アルコール濃度について説明できるか。		✔		
（4）アルコール検知器を正しく使用するための注意点を説明できるか。		✔		
（5）アルコールの分解に要する時間について説明できるか。		✔		

審査実施日及び被審査者並びに審査員の氏名を記載

被審査者の安全講習会の受講の有無を確認し、該当項目に✓を記入

被審査者に対し質問を行い、チェック欄に✓を記入

被審査者に対し質問を行い、理解不足に対するフォローアップを行った場合はフォローアップ内容を記入

実技審査チェックリスト＜記入例＞

実技審査

・実際に審査を行った審査項目について、以下に基づき該当する欄に「✔」すること。
「適」：判定基準を満足した場合
「適（助言）」：判定基準を一時的に逸脱したが、助言の結果、判定基準内に状況が改善された場合
「不適」：判定基準を繰り返し逸脱したり、逸脱した状況が継続した場合
なお、審査項目が対象外（未実施）である場合は、「非該当」欄に「✔」すること。
※判定基準等は、特定操縦技能審査実施細則を参照すること
・所見、助言等を行った場合は、「所見」欄にその内容を記載すること

科目／審査項目	チェック欄 適	適（助言）	不適	非該当	所見（理解不足に対するﾌｫﾛｰｱｯﾌﾟ内容）
2：飛行前作業					
2－1　証明書・書類					
（1）航空機登録証明書の登録記号が当該航空機のものと一致しているか確認させる。	✔				
（2）耐空証明書の登録記号が当該航空機のものと一致しているか、耐空類別は何か、耐空証明は有効であるかを確認させる。	✔				
（3）運用限界等指定書を確認させる。	✔				
（4）航空日誌等により航空機の整備状況を確認させる。	✔				
2－2　重量・重心位置等					
（1）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。	✔				
（2）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。	✔				
（3）使用する燃料及び滑油の種類、搭載量及びその品質を確認させる。	✔				
2－3　航空情報・気象情報					航空情報の入手方法について、最新の入手ツールについて不慣れな部分があったが助言する事により適切に入手を行う事ができた。
（1）必要な航空情報を入手させ、飛行に関する事項を説明できるか。		✔			
（2）必要な気象情報を入手させ、天気概況、使用空港等、使用空域等の状況及び予報を説明できるか。	✔				
2－4　飛行前点検					
（1）航空機の外部点検及び内部点検をさせる。	✔				
（2）点検中、諸系統及び諸装置について質問する。	✔				
2－5　始動・試運転					
始動及び試運転を行わせる。	✔				

被審査者に実技を行わせ確認した結果について、チェック欄に✓を記入

被審査者に実技を行わせ、確認した結果、理解不足に対するフォローアップを行った場合はフォローアップ内容を記入

➢ **特定操縦技能審査口述ガイダンス**の主な改正概要

○項目「最近の変更点」の変更
- 運輸安全委員会の勧告にかかる内容を追加
  事例：ベル式412EP型にかかる航空事故

○項目「航空交通管制方式」の変更
- 滑走路からの離着陸時の管制用語を追加（項目「最近の変更点」から移設のみ）
  ＊質問内容の変更無し

○項目「航空機用救命無線機等」の変更
- 航空法施行規則第151条の改正に伴い法定救急用具にかかる質問事項について変更

〈各編共通〉
第１部1-1「最近の変更点」の変更
「３．運輸安全委員会の勧告について」の内容を追加
（１）ベル式412EP型にかかる航空事故　←新規追加
（２）セスナ式172P型にかかる航空事故
・航空機用救命無線機等　←変更

第２部1-2「一般知識」の変更
「２．航空交通管制方式」←「最近の変更点」移設

航空事故の概要（事故調査報告書から抜粋）

群馬県防災航空隊所属ベル式４１２ＥＰ型ＪＡ２００Ｇは、平成３０年８月１０日（金）、ぐんま県境稜線トレイルでの救助活動に備えた危険箇所の調査・確認のため、群馬県前橋市下阿内町の群馬ヘリポートから離陸し、１０時０１分ごろ、群馬県吾妻郡中之条町横手山北東約２ｋｍ付近の山の斜面に衝突した。

運輸安全委員会からの勧告（事故調査報告書から抜粋）

本事故において、同機が登山道の調査のため山岳地域を飛行中、雲の多い空域に進入して視界が悪化し地表を継続的に視認できなくなったことにより、機長が空間識失調に陥り機体の姿勢を維持するために適切な操縦を行えなくなったため、山の斜面に衝突したものと考えられる。

視界が悪化して地表を継続的に視認できなくなったことについては、有視界気象状態を維持することが困難となる中で、引き返しの判断が遅れ、飛行を継続したことによるものと考えられる。

消防防災、警察等の捜索救難活動を行う航空機の操縦士は、任務の特性上、気象状況が変化しやすく、かつ局所的な気象の予測を行うことが困難な山岳地域を飛行することが多い。急激に天候が悪化した場合でも、空間識失調に陥らずに天候が悪化した空域から速やかに離脱するための適切な行動をとることが重要であり、このためには、空間識失調の危険性に関する理解を深め、必要な場合は直ちに基本的な計器による飛行に切り替えるとともに、自動飛行装置を有している場合には適切に使用すること等の具体的な空間識失調予防策及び対処策を日頃から身につけておく必要があると考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、航空事故防止及び航空事故が発生した場合における被害の軽減のため、運輸安全委員会設置法第２６条第１項に基づき、国土交通大臣に対して、以下の施策を講じるよう勧告する。

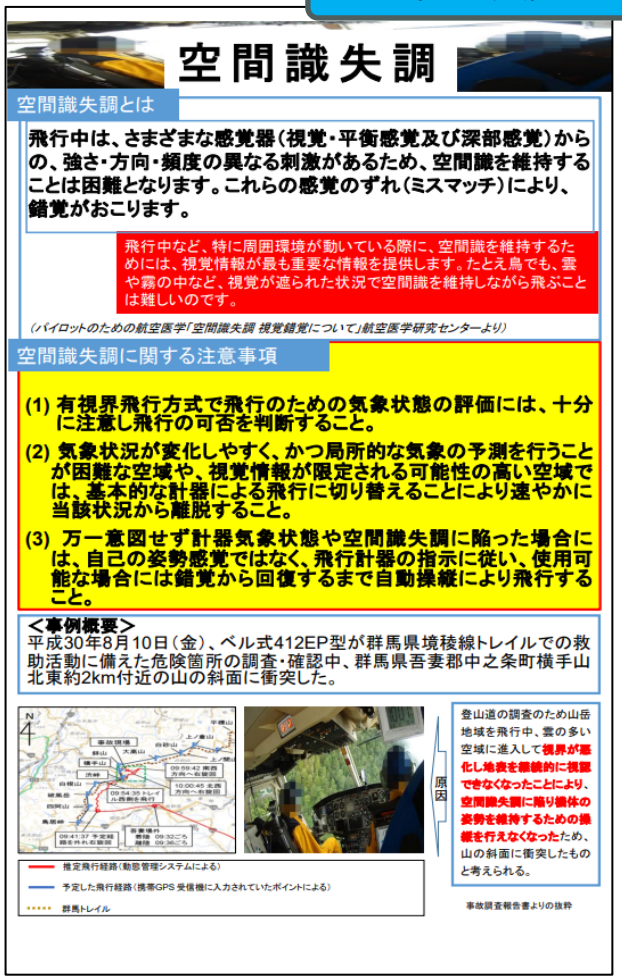
国土交通省航空局は、捜索救難活動を行う航空機の操縦士に対し、空間識失調の危険性について注意喚起するとともに、空間識失調に陥らないための具体的な予防策及び万一空間識失調に陥った場合にその状況から離脱するための対処策について周知すること。

操縦技能審査員定期講習

参　考　資　料

国土交通省

空間識失調に関するリーフレット



空間識失調

空間識失調とは

飛行中は、さまざまな感覚器（視覚・平衡感覚及び深部感覚）からの、強さ・方向・頻度の異なる刺激があるため、空間識を維持することは困難となります。これらの感覚のずれ（ミスマッチ）により、錯覚がおこります。

飛行中など、特に周囲環境が動いている際に、空間識を維持するためには、視覚情報が最も重要な情報を提供します。たとえ鳥でも、雲や霧の中など、視覚が遮られた状況で空間識を維持しながら飛ぶことは難しいのです。

（パイロットのための航空医学「空間識失調 視覚錯覚について」航空医学研究センターより）

空間識失調に関する注意事項

(1) 有視界飛行方式で飛行のための気象状態の評価には、十分に注意し飛行の可否を判断すること。

(2) 気象状況が変化しやすく、かつ局所的な気象の予測を行うことが困難な空域や、視覚情報が限定される可能性の高い空域では、基本的な計器による飛行に切り替えることにより速やかに当該状況から離脱すること。

(3) 万一意図せず計器気象状態や空間識失調に陥った場合には、自己の姿勢感覚ではなく、飛行計器の指示に従い、使用可能な場合には錯覚から回復するまで自動操縦により飛行すること。

＜事例概要＞

平成30年8月10日（金）、ベル式412EP型が群馬県境稜線トレイルでの救助活動に備えた危険箇所の調査・確認中、群馬県吾妻郡中之条町横手山北東約2km付近の山の斜面に衝突した。

原因

登山道の調査のため山岳地域を飛行中、雲の多い空域に進入して**視界が悪化し地表を継続的に視認できなくなったことにより、空間識失調に陥り機体の姿勢を維持するための操縦を行えなくなった**ため、山の斜面に衝突したものと考えられる。

事故調査報告書よりの抜粋

パイロットは、一般的に、地平線を参照することにより、飛行中の機体の姿勢保持を行っています。また、地平線がはっきりしない時には、真下の景色を参照しながら機体の姿勢維持をしています。地平線も、真下の景色も見えないときは、機体の姿勢維持のための情報は、姿勢表示計や、他の計器に頼るしかありません。

（パイロットのための航空医学「空間識失調 視覚錯覚について」航空医学研究センターより）

＜空間識失調の予防策＞

以下は空間識失調に陥ることを予防する基本的なステップである：

1. 3マイル未満の視程で飛行する場合は、計器を参照して操縦する訓練を受け、技量を維持すること。
2. 夜間に飛行する場合、または視界が悪い場合は、飛行計器を使用すること。
3. 夜間に飛行する場合は、夜間飛行に必要な最近の経験要件を維持すること。
4. 有視界飛行のみの資格ならば、天候が悪化する可能性がある時は有視界飛行を試みないこと。
5. 飛行中に前庭（平衡感覚に関わる器官）機能の錯覚に気付いたならば、**計器を信頼し、知覚を無視すること。**

（ FAA Spatial Disorientationより）

＜空間識失調への対処策＞

事故調査報告書によれば、FAA TV：Spatial Disorientationのビデオ映像の中で、空間識失調への対処策を次のとおり列挙している。

○**計器気象状態となる前に180度旋回は有効**である。
○自分で計器気象状態であると分かったならば、**基本計器に集中して飛行し、体感を無視する**こと。
○計器に集中して、**注意散漫となるきっかけとなる周辺視野の状況を切り離す**こと。
○計器の**クロスチェックの頻度を増す**こと。
○問題を認識したら、**すぐにレーダー誘導を期待できる航空管制機関へ支援を求める**こと。
○計器気象状態の間、**旋回中に頭を動かすことは避ける**こと。
○頭を動かすよりも、**目の動きを使用する**こと。
○重要ではない作業は後にして、**航空機を飛行させることに集中する**こと。
○操縦士二人乗りの内の一人で錯覚に陥り始まった場合、**もう一人の操縦士に操縦を任せる**こと。操縦士が同時に錯覚に陥ることはめったにない。
○自動操縦装置が利用できるならば、錯覚が消えるまで**自動操縦装置を使用する**こと。

（参考）視界不良時の飛行や空間識失調の危険性に関する資料等

○ 空間識失調［視覚錯覚］について
https://www.aeromedical.or.jp/pilot/pdf/2002-2.pdf

○ 空間識失調その2
https://www.aeromedical.or.jp/pilot/pdf/2002-3.pdf
（（一財）航空医学研究センター作成 （公社）日本航空機操縦士協会 機関誌（PILOT 誌）掲載）

○「空間識失調と対策」
https://doi.org/10.20846/jasdfaml.56.4_79
（清端他, 空間識失調と対策, 航空医学実験隊報告56(4), p79-93）

○FAA制作 航空医学教育ビデオ～日本語版～
https://www.youtube.com/watch?v=sccM4AOo2UE
（（一財） 航空医学研究センター）

本件に係る詳細情報が必要な方は、下記までご連絡下さい。
国土交通省航空局安全部運航安全課 小型機安全担当（電話 03-5253-8737）

国土交通省航空局は、運輸安全委員会からの勧告を受け、空間識失調に関する注意事項について、運航者団体あて注意喚起を行った他、リーフレットを作成し広く周知を行っています。

操縦技能審査員におかれては事前調整の段階など可能な限り特定操縦技能審査を実施する前に、受審者に対し、リーフレットを入手するとともに内容を十分に理解しておくよう依頼するとともに、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受審者に手交して同内容の十分な理解を図るようお願いします。

リーフレットは航空局HPより入手できます。

https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000054.html

操縦技能審査員定期講習

国土交通省

改正概要

航空法施行規則第151 条に規定されている救急用具のうち一部の救急用具（特定救急用具）については、同条に基づく定期点検のほかに規則第23 条の18 の規定による整備（点検を含む。）が重複して行われているほか、その他の救急用具については、規則第151 条の点検を行うにあたって点検方法の定めはなく、航空機の使用者により点検が行われている。

上記の実態に鑑み、今般、救急用具の点検に係る規定について適正化を図るため、規則第151 条が改正されることとなった。（令和6年12月27日付け改正済み）

（新）	（旧）
第151条 前条各項の規定により航空機に装備しなければならない救急用具は、点検の内容、方法その他の事項に関し国土交通大臣が定める技術的基準により点検しなければならない。	第151条 航空機に装備する救急用具は、次に掲げる期間ごとに点検しなければならない。ただし、航空運送事業のように供する航空機に装備するものあつては、当該航空運送事業者の整備規定に定める期間とする。 1 落下傘 60日 2 非常信号灯、携帯灯及び防水携帯灯 60日 3 救命胴衣、これに相当する救急用具及び救命ボート 180日 4 救急箱 60日 5 非常食糧 180日 6 航空機用救命無線機 12月

国土交通大臣が定める技術的基準

航空局サーキュラー「航空法第16条に基づく整備・改造の実施について」

その他航空法関連法令、規則、通達類の変更点

- その他航空法及び航空法施行規則については以下のとおり改正を行っています。
  - ○航空法等の一部を改正する法律
  - ○航空法施行規則等の一部を改正する省令
  - ○航空法に基づく登録訓練機関に関する省令

- その他通達について以下のとおり改正を行っています。
  - ○**教育訓練に関するガイドライン**
  - ○**航空機乗組員に使用する医薬品の取扱いに関する指針**

操縦技能審査員定期講習

●航空法等の一部を改正する法律（令和7年法律第55号）

背景・必要性

○　令和6年1月2日に羽田空港において航空機衝突事故が発生。
○　滑走路上における航空機等の衝突防止に向け、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会において、「中間取りまとめ」を公表。
　➢　滑走路誤進入防止等の航空の安全の確保に関する措置を迅速に講じる必要がある。


羽田空港における航空機衝突事故

法律の概要

羽田空港航空機衝突事故を踏まえた航空の安全の確保に関する措置 【航空法】

① 空港における滑走路の安全対策の強化

●空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加し、空港における航空機や車両の滑走路誤進入を防止するための安全対策の強化を図る。

② 操縦者へのCRM訓練（※）（クルー・リソース・マネジメント訓練）の義務付け

●頻繁に離着陸が行われる、航空交通管制圏に係る空港等において離着陸を行う操縦者は、国土交通大臣の登録を受けた者が行う技能発揮訓練(CRM訓練)を修了していなければならないこととする。（※）ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練。

操縦技能審査員定期講習

●航空法施行規則等の一部改正

航空法等の一部を改正する法律（令和７年法律第55号）を踏まえ、航空法施行規則に、①空港における滑走路の安全対策の強化に係る事項、②CRM訓練について省令に委任された事項を追加する改正を行った。

１．空港における滑走路の安全対策の強化

空港の設置者が遵守すべき機能確保基準に、以下の規定を追加する※１。

①滑走路安全行動計画の策定及び滑走路安全チームの設置

- 国土交通大臣が定める指針に従い、滑走路誤進入防止のための施設の維持管理及び改修を行うこと並びに関係者との連携体制を整備することを追加（第92条第４号）
- 「国土交通大臣が定める指針」として、「滑走路の安全確保に関する指針」を策定し、必要な措置を具体化・明文化
- 「関係者との連携体制」として、主要空港※２に滑走路安全チームを設置

②滑走路状態表示灯(RWSL)等の適切な運用の確保

- ①の「滑走路誤進入防止のための施設の維持管理及び改修」として、RWSL、飛行場標識施設等の適切な維持管理及び改修を実施

③滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載

- 主要空港※２において、滑走路に進入する車両の所有者に対し位置情報等送信機を搭載させることを追加（第92条第16号）

④グランドハンドリング事業者に対する安全監督体制の強化

- グランドハンドリング事業者に対して事故等の防止措置の実施及び国による調査に協力させることを追加（第92条第17号）
- 事故等防止のための協議会の設置を追加（第92条第18号）

※１民活空港運営法施行規則において航空法施行規則第92条各号を引用している部分について、同条の号の新設に伴う改正を併せて実施
※２主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

２．CRM訓練※３に係る省令委任事項

改正航空法により義務化される操縦士のCRM訓練について、以下の規定等を追加する。

①同等訓練の要件

登録訓練機関が行う訓練と同等以上の内容を有する訓練※４として、エアラインのCRM訓練等を規定（第162条の19）

②技能発揮訓練の有効期間

航空交通管制圏に係る空港等で離着陸等を行う際、当該行為を行う日前２年以内に技能発揮訓練を修了していなければならないことを規定（第162条の20）

③修了証明書の携帯義務が免除される場合

修了証明書の携帯義務が免除される場合として、エアラインのパイロットがエアライン機に乗り組む場合等を規定（第162条の22）

※３CRM（Crew Resource Management）訓練：ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練
※４当該訓練を受けることで登録訓練機関による訓練を免除

施行日：令和７年12月１日

ただし、１．③の規定については令和８年３月30日まで
２．の規定については改正法関係条文が施行となる日（令和10年６月５日を超えない別途政令で定める日）まで適用除外

●航空法に基づく登録訓練機関に関する省令

航空法等の一部を改正する法律により導入される、頻繁に離着陸が行われる空港等（航空交通管制圏に係る空港等）において離着陸を行う操縦者に対する技能発揮訓練(CRM訓練※1) の義務付けに関し、国の登録を受け当該訓練を担う**「登録訓練機関」に係る制度を整備**すべく、**「航空法に基づく登録訓練機関に関する省令」**を新たに制定した。

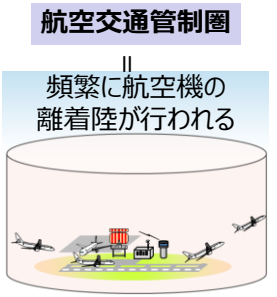
※1 Crew Resource Management訓練の略で、ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練。

施策の概要

・パイロットのヒューマンエラーによる滑走路誤進入等の危険な事態の発生を防ぐため、**全てのパイロット※2に技能発揮訓練（CRM訓練）の修了を義務付け。**

・具体的には、航空交通管制圏に係る空港等で離着陸を行うパイロットに対して、
① 国の登録を受けた**登録訓練機関の行う技能発揮訓練の定期的な修了**
② **登録訓練機関**の発行する**訓練修了証の携帯**を求めることとする。

※2 国際標準に基づき、エアラインには2000年よりCRM訓練の実施を義務付け済み。今般の措置はエアライン以外のパイロットが対象。



制定された省令（登録訓練機関関係）の主な内容

①登録の手続き （第３条）

・登録訓練機関の登録について申請を行う際の提出書類、添付書類等。

②講師の要件 （第４条）

・登録訓練機関の講師になるために必要な要件。
（３年以内に航空交通管制圏に係る空港で２回以上の離着陸など）

③訓練事務の実施基準 （第９条）

・登録訓練機関が行う訓練時間。（３時間以上）
・登録訓練機関における訓練実施基準。（訓練の内容・方法が告示で定める基準に適合していること、講師等に対する告示で定める基準に適合する研修の実施等）
・修了証明書の交付後、大臣への報告期限（２週間以内）

④訓練事務規程の内容 （第10条）

・訓練事務規程に定めるべき内容。（受講申請に関する事項、訓練の料金、訓練の実施方法、教材の名称、管理者の氏名・経歴　等）

施行日：令和７年12月１日

CRM訓練（技能発揮訓練）関係の今後のスケジュール

○ 登録訓練機関関連の規定は**2025年12月1日**に施行。
○ 訓練の義務化に関する規定は、法律の公布の日から3年を超えない日（**2028年6月5日**）までに施行予定。



＜STEP1：登録訓練機関の登録開始＞
（時期）2025年12月1日
（内容）
省令：登録の手続き、訓練の実施間隔、最低訓練時間、講師要件等
告示：訓練手法、訓練内容等
通達：登録の手続きの詳細等

＜STEP2：訓練の適用開始＞
（時期）法律の公布から3年以内
（内容）航空交通管制圏に係る空港等において離着陸等に係る操縦及び操縦練習等の監督を行うにあたり技能発揮訓練修了が義務化

CRM訓練（技能発揮訓練）関係については、ホームページにも関連情報がありますので、必要に応じご確認下さい。

CRM訓練（技能発揮訓練）について

参　考

国土交通省

○ 「ノンテクニカル・スキル」も、実地試験の際にパイロットが備えるべき「航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力」の一部。

○ 実地試験の際に、当該操縦者が最低限度のものを有していることを確認しているが、混雑空港の離着陸等のヒューマンエラーが発生しやすい状況では、「ノンテクニカル・スキル」の確実な発揮が必要。

航空機の操縦に従事するのに必要な知識及び能力

テクニカル・スキル（操縦技能）





※ 操縦技能の維持については、「特定操縦技能審査」（法第71条の3）により担保

ノンテクニカル・スキル

一人乗り機パイロットにも求められる能力

- **状況認識**
  - 警戒心の維持
  - 状況のモニターと共有
  - 状況からの予測
- **ワークロード管理**
  - プランニング
  - 優先順位付け
  - 業務の割り振り
- **意思決定**
  - 解決策の選択
  - 適切な意思決定
  - 決定・行動のレビュー
- **チーム・ビルディング**
  - チームの雰囲気づくり
  - ﾘｰﾀﾞｰｼｯﾌﾟ・ﾌｫﾛﾜｰｼｯﾌﾟの発揮
  - 意見相違の解消
- **コミュニケーション**
  - 適切な意思疎通
  - 計画と認識の共有
  - 安全への主張・質問

ノンテクニカル・スキルを実運航中に適切に発揮するために継続した訓練が必要　＝　CRM訓練

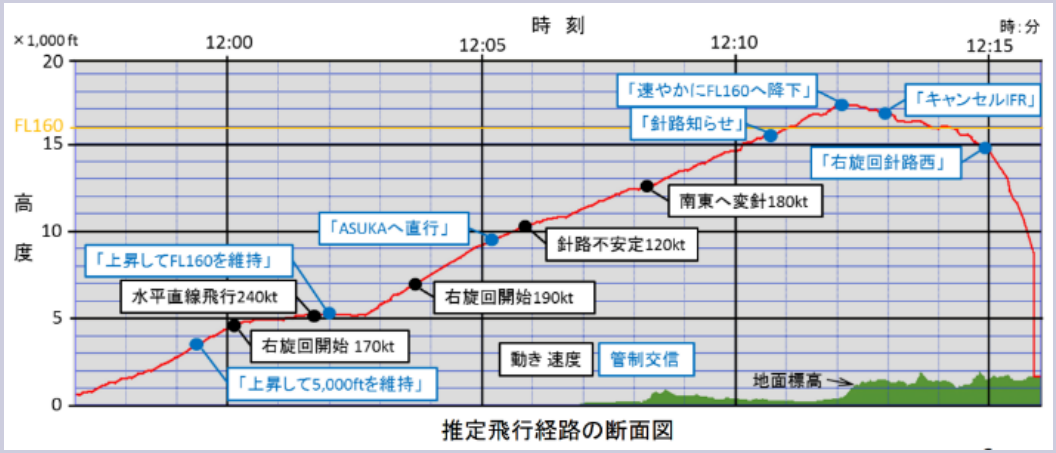
操縦技能審査員定期講習

国土交通省

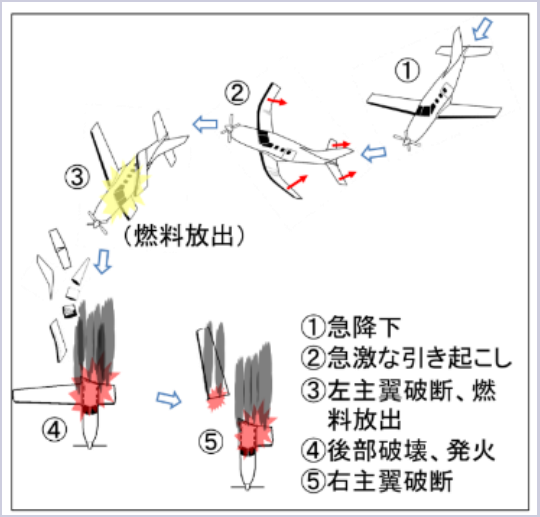
H2.6.29	教育訓練に関するガイドラインの制定

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型機が飛行中に制御を喪失した状態となったため、旋回しつつ急降下し、空中分解して墜落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、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可能性が考えられる。



推定飛行経路の断面図



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（飛行機を新たに追加）

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号は上記に統合されたため廃止
※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）

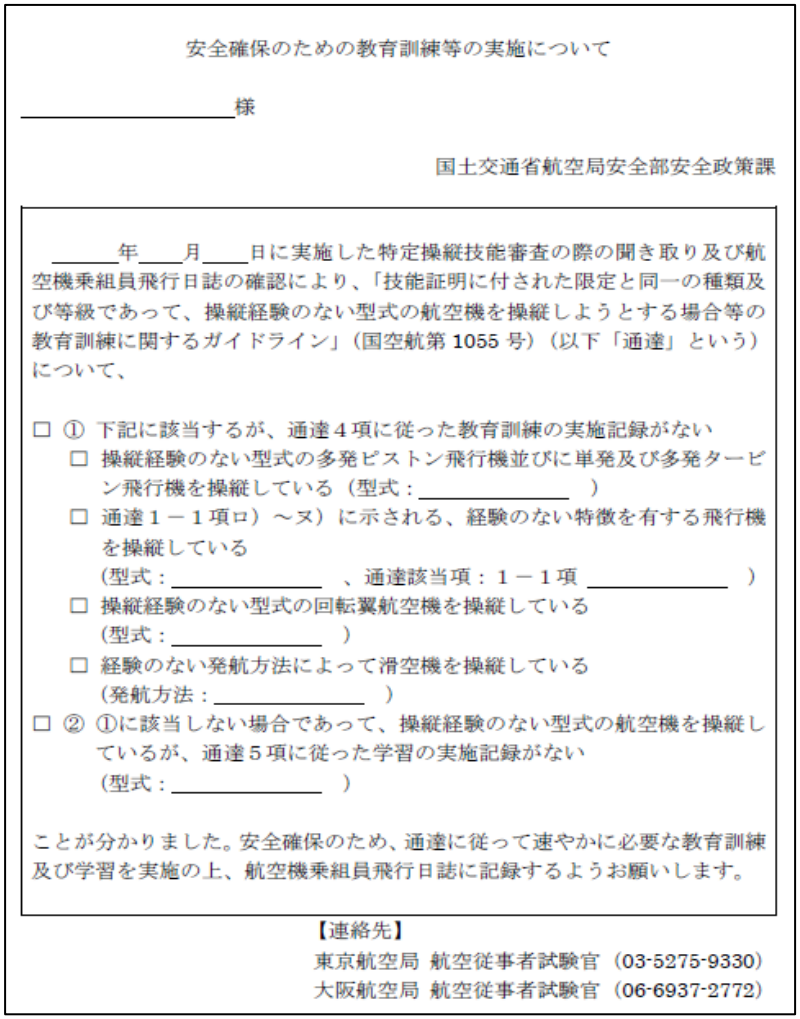
操縦技能審査員定期講習

国土交通省

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事項
  被審査者に対し確認する事項
  ①前回の特定操縦技能審査以降（※）において、操縦経験のない型式の航空機の操縦及び経験のない発航方法による滑空機の操縦の有無、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の聞き取り
  ※教育訓練ガイドライン施行日（R2.10.1）以降に限る。
  ②航空機乗組員飛行日誌により、操縦経験のない型式の航空機の操縦及び経験のない発航方法による滑空機の操縦の実施状況並びに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記録の確認
  ③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かった場合
  ・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。
  ・右記様式により「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。



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

＿＿＿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）

本件は航空局HPにも掲載されています。
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_00008.html#step10

航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針

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２４時間は航空業務を行ってはならない。
・筋肉注射：２４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４８時間）
・静脈注射：２４時間は航空業務を行ってはならない。
・点滴、献血：２４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

事故事例等で、特定操縦技能審査を実施する上で注意すべき事項とその対策

操縦技能審査員定期講習

参　考

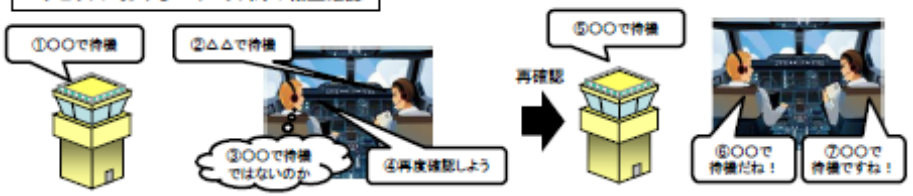
国土交通省

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会中間取りまとめの概要

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

（1）管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等（CRM：Crew Resource Management）に係る初期・定期訓練を義務化

コクピットにおけるパイロット間の相互確認

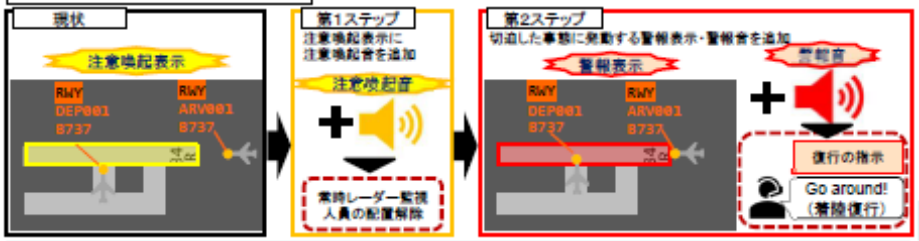


（2）パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
（3）離陸順序に関する情報提供（No.1、No.2等）について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
（4）管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施

2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

（1）管制官に対する注意喚起システム（滑走路占有監視支援機能）のアラート機能を強化

滑走路占有監視支援機能の強化



（2）管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯（RWSL：RunWay Status Lights）を主要空港の対象滑走路に導入
※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港

RWSLの機能



（3）滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

（1）管制官の人的体制の強化・拡充

業務分担の見直し



（2）管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
（3）管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

（1）国において、総合的な滑走路安全行動計画（Runway Safety Action Plan）を策定
（2）主要空港において滑走路安全チーム（Runway Safety Team）を設置
（3）グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化

総合的・計画的な推進体制



（4）国際的な連携の強化（ICAO等）

5. 技術革新の推進

管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究
※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化

米国等で開発中の滑走路誤進入検知システム（SURF-A）のイメージ



操縦技能審査員定期講習

○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において、「ATCコミュニケーションハンドブック」（平成23年3月策定）の改訂と更なる活用についても提言されました。
○これを受け、令和7年6月、国土交通省、航空交通管制協会及び日本航空機操縦士協会において、近年の滑走路誤進入事案を踏まえた留意点やケーススタディも盛り込む形で改訂を行ないました。

《改訂のポイント》

- 滑走路進入に係る管制用語に係る記載を追加
- 離陸順序に関する情報提供（No.1 等）を行う際の留意点を追加
- 自家用機等の操縦者が管制交信を行う際の留意点を追加
- 管制交信におけるヒューマンエラーの要因と対策を解説したケーススタディを充実

ATC コミュニケーションハンドブックは、以下の URL から入手可能です。

https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000028.html



操縦技能審査員定期講習

国土交通省

運輸安全委員会が公表した羽田事故に係る経過報告を受けての対応

令和６年12月25日、運輸安全委員会は、令和６年１月２日に羽田空港において発生した海上保安庁機及び日本航空機による衝突事故に係る航空事故調査について、経過報告を公表した。

調査・分析の方向性

当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定。

事故発生に関与した要因

本事故は、以下の①～③の要因が重なり発生したものと考えられる。

- 要因① Ａ機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進入し停止したこと。
- 要因② 東京飛行場管制所は、Ａ機が滑走路に進入したこと及び滑走路上に停止していたことを認識していなかったこと。
- 要因③ Ｂ機は、滑走路上に停止していたＡ機を衝突直前まで認識していなかったこと。

要因に関与する可能性のある事項

今後、左記の要因に関与する可能性のある以下の事項について分析を進める。

※ 各事項の順番は、関与の影響の大小を示唆するものではない。

- Ａ機の離陸順位が１番であることを意味する指示があったこと
- Ａ機の機長が「Ｎｏ.１」「Ｃ５」とのみ復唱確認したこと
- Ａ機は誘導路Ｃ５付近からの離陸を指示されたため、離陸準備を急ぐ必要があったこと
- 滑走路進入時に羽田基地通信室の通信士から無線通信が入ったこと　等

- Ａ機が正しく復唱し、指示通り誘導路Ｃ５へ曲がったことをタワー東が視認したこと
- その後、タワー東は、管制官同士の通話による他の航空機に係る調整、Ｂ機の監視等を行っていたこと
- 滑走路占有監視支援機能の注意喚起が発動していたが、タワー東がそれを認識しなかったこと　等

- 事故発生時、日没後で月も出ていない状況であったこと
- Ａ機の後方の外部灯火が位置灯（白）等であり、滑走路面の灯火は中心線灯（白）等が点灯していたこと
- 副操縦士は社内資格取得のための訓練中であり、機長とセイフティー・パイロットとの３名で乗務していたこと　等

衝突後に発生した被害に関する状況など

今後、被害軽減の観点から、以下の事項について分析を進める。

- 衝突後のＢ機の機体の損傷の状況
- Ｂ機における非常脱出の状況（重大な人的被害が発生しなかった要因を含む）
- 消火・救難の状況
- その他の安全に関する事項



（出典：運輸安全委員会HP）
衝突後のB機

航空局の対応

地上走行、離陸、離陸上昇、最終進入及び着陸時は、操縦者のワークロードが増大するフェーズであり、操縦者は安全業務に専念する必要があることから、ICAOマニュアルやFAA等が定めている「ステライル・コックピット」ルールを参考に安全確保を図ることをセミナー等を通じて周知。

＜ステライル・コックピット」ルール（参考）＞

- 緊急な事態及び運航の安全のために必要とする場合を除き、操縦室への連絡は最小限とする。
- 他の操縦士や関係者が搭乗する場合は、操縦士の注意力・集中力を阻害するような行動や不必要な会話は慎む。

（参考）
FAR §121.542 Flight crewmember　duties.

- 航空機の安全な運航に必要な業務を除き、運航の重要な段階においていかなる業務も要求してはならず、また、いかなる運航乗務員もそれらの業務を実施してはならない。運航の重要な段階において、安全とは関係ない目的で乗務員の行動を妨げたり、行動を妨げる可能性のある行為を行ってはならず、また、機長は、運航乗務員がそのような行為を行うことを許可してはならない。食事、コックピット内での不必要な会話、客室乗務員との不必要な通信、運航に直接関係のない書類の確認などは、航空機の安全な運航に必要ない。
- 「運航の重要な段階」とは、地上でのタキシング、離陸、着陸を含む全ての地上操作及び巡航飛行を除く10,000フィート未満で行われる全ての操縦操作をいう。
- 会社が要求する連絡、乗客へのアナウンス等は、航空機の安全な運航には必要ない。
- 運航乗務員は、航空機の運航に直接関連する目的、又は緊急時、安全関連等の通信を目的とする場合を除き、運航中は個人用の携帯機器又はPCを使用してはならない。

操縦技能審査員定期講習

国土交通省

航空事故事例

1．事故の概要及び推定原因

（令和６年10月31日　事故調査報告書公表）
発生日：令和５年６月16日
発生場所：那覇空港
概　　要：当該航空機は、那覇空港のエプロン上において、出発のためエンジンの機能点検を行っていたところ、第１（左側）エンジン付近から白煙が出るとともに、同エンジンの火災の可能性を示す警報灯が点灯したため、機長は両エンジンを停止させた。
同機には機長１名が搭乗していたが、死傷はなかった。同機の第１（左側）エンジンを格納するエンジンカウル内に火災の痕跡が確認された。

※事故の詳細については、運輸安全委員会のホームページに掲載の事故調査報告書を参照。

セスナ式T303



損傷したカップリング



2．原因（事故調査報告書の概要）

本事故は、同機が出発のためエンジンの機能点検を行っていたところ、左エンジンカウル内のタービン部と排気管の結合部を固定するカップリングが損傷したため、排気管が外れ、高温の排気ガスが噴出し、同結合部付近に取り付けられている遮熱板、ホース及びエンジンカウルの一部が燃焼したことにより火災が発生したものと推定される。
同カップリングが損傷したことについては、非正規部品のカップリングが使用されていたことが関与した可能性が考えられる。

3．再発防止策（事故調査報告書）

- 航空機の使用者は、製造者が定める最新版のマニュアルに従った適切な点検・整備を行い、日常の点検において、通常とは異なる変化等を確認した場合は、詳細な点検を行うなど適切に対応することが重要。
- 耐空性基準への適合性が証明された正規部品を使用することが重要。
- 国土交通省航空局が令和５年９月４日に発行した耐空性改善通報（ＴＣＤ－10180－2023）に基づき同カップリングの定期交換等を実施することは、同種事故の再発を防止するために必要。

4．国土交通省航空局による対応

航空機製造者が定める最新のマニュアルに従って点検・整備することの必要性についてメールマガジンを発行したほか、上記以外の事故及び重大インシデントについて、主要６空港で開催した安全運航セミナー（令和６年10～11月）において、事例、再発防止策等を説明し、注意喚起を図った。

操縦技能審査員定期講習

国土交通省

重大インシデント事例

1．事故の概要及び推定原因　（令和６年６月27日　事故調査報告書公表）

※事故の詳細については、運輸安全委員会のホームページに掲載の事故調査報告書を参照。

発生日：令和５年７月20日
発生場所：大阪府八尾市　八尾空港
概要：当該航空機は、連続離着陸訓練（教官ほか訓練生及び同乗者が各１名同乗）のため、訓練生の操縦により八尾空港に進入し接地した際、バウンドを繰り返した後、教官の操縦により復行した。 当日の飛行後の整備士による点検において、左側プロペラの各ブレード先端の損傷が発見され、また、滑走路上に擦過痕が確認された。
原因：同機が連続離着陸訓練の際、１度目の接地時にバウンドし、２度目に接地した際に、左に傾いた状態で前脚から強く接地したため、左側プロペラを滑走路に接触させたものと考えられる。同機が、前脚から強く接地したことについては、滑走路進入端通過時に所定の速度とするための姿勢とパワーのコントロールが適切に行われず、接地時にバウンドするような状態となったにもかかわらずゴーアラウンドせず着陸を継続したことによるものと考えられる。

テキストロン・アビエーション式G58型



推定飛行経路



2．運輸安全委員会による分析（事故調査報告書の概要）

＜１度目の接地について＞

●同機は、１～４回目の訓練時に安定した進入ができていなかったことから、訓練生が実機の操縦に不慣れだった可能性が考えられる。（当該事故は５回目の連続離着陸の際に発生。）
●教官は、状況に応じたパワーのコントロール及び接地時の姿勢のコントロールについて適切に教育するとともに、訓練生の練度に応じて適切なアシストを行う必要がある。

＜２度目の接地について＞

●教官及び訓練生は着陸可能と判断し、着陸を継続したが、ゴーアラウンドポリシーに照らし合わせると、その判断は不適切であったものと考えられる。

＜飛行前後の点検について＞

●（プロペラを滑走路面に接触させたことに気づかず、当日午後、同機は、他の訓練に使用されたが、）操縦士は、プロペラの各ブレードに異常がないことを確実に点検するとともに、必要に応じて整備士に点検を依頼することが重要である。

3．再発防止策（事故調査報告書）

同社は、所属操縦士に対して、ゴーアラウンドポリシーの遵守、及び飛行前後点検の際、外部点検の確実な実施を徹底するよう管理することが必要であると考えられる。（同社は、必要な再発防止策を講じた。）

4．国土交通省航空局による対応

主要６空港で開催した安全運航セミナー（令和６年10～11月）において、事例、分析内容、再発防止策等を説明し、同様事例の再発防止を図った。

操縦技能審査員定期講習

国土交通省

特定操縦技能審査における不適切事項（行政処分）

発生年月日	概　　要	処分内容
H29.8.14	・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	・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）
H30.9.16	・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	・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）

法令遵守・安全優先の意識徹底を通知

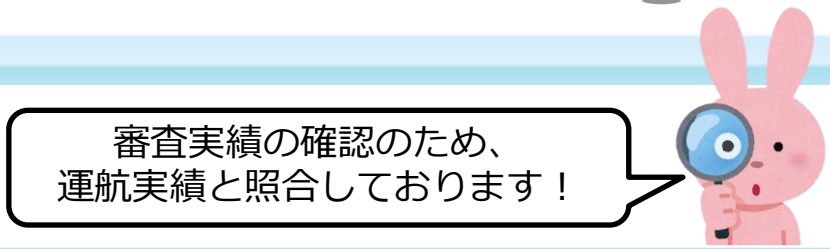
国空航第420号　　R1.6.18

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）

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

審査実施時の事例について



事例その１	被審査者の操縦可能期間が満了していたにもかかわらず、当該被審査者が飛行計画上の機長として記載されていた。
事例その２	審査員、被審査員のどちらでもない氏名の者が飛行計画上の機長として記載されていた。（飛行計画上の搭乗する総人数は2名）

- 技能審査のためのフライトを含め、全ての飛行計画上の機長は、特定操縦技能審査の有効な方に限られます。
- 飛行経歴（ログブック）には特定操縦技能審査を受けた時間を機長時間として記録できますが、ログブックの記載と飛行計画を混同しないように注意して下さい。
- 不正確な飛行計画書の記載は、飛行計画の正確性・信頼性を損なう他、適正な特定操縦技能審査の実施に疑義が生じますので、審査者・被審査者間で有効期限を確認した上で、誰が機長なのかを明確にするよう心がけて下さい。被審査者が「特定操縦技能練習の監督者」を必要とする場合は、操縦席に着座した「特定操縦技能練習の監督者」が機長となります。

その他（お知らせ等）

操縦技能審査員定期講習

国土交通省

概要

○ 小型航空機が就航する空港を中心に飛行検査機で撮影したアプローチの画像等を活用し、空港周辺の地形や物標の視覚的な情報を航空局ホームページにより提供

○ 安全情報として、空港周辺の小型機操縦者向け注意喚起情報を掲載

○ 令和８年１月１日現在、計33空港の動画を公開しており、その他の空港についても順次公開を予定

ホームページ掲載

①空港の表示方法

小型航空機の操縦士向けの参考動画について

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、空港等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5年11月8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等となります。

公開一覧（リスト） 以下から対象空港等を選択ください。

【北海道・東北エリア】

RJCH（函館）	RJCK（釧路）	RJCM（女満別）	RJCW（稚内）	RJEC（旭川）
RJER（利尻）	RJSC（山形）			

【関東・中部エリア】

RJNF（福井）	RJNT（富山）	RJNW（能登）	RJSN（新潟）NEW!!

【近畿・中国・四国エリア】

RJBD（南紀白浜）	RJBE（神戸）	RJBK（岡南）NEW!!	RJDC（山口宇部）	RJOB（岡山）
RJOC（出雲）	RJOK（高知）	RJOM（松山）		

【九州エリア】

RJDT（対馬）

【沖縄エリア】

RORA（粟国）

■新潟空港
・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]RWY10 最終進入動画
[3]RWY28 最終進入動画
[4]RWY22 最終進入動画
[5]地上走行動画NEW!!

新たな動画を配信
詳細は次ページ

②空港周辺の視覚情報の提供



③飛行経路図+安全情報の提供



操縦技能審査員定期講習

【飛行検査動画を活用した啓発動画の掲載】
　近年、滑走路への誤進入が発生していることを踏まえ、複数の滑走路を有する新潟空港を対象に、飛行検査機で撮影した地上走行の動画を編集し、滑走路の横断及び進入する際の外部監視等のポイントを視覚的に示した安全啓発動画を作成し、航空局ホームページにより提供。他の空港についても、順次配信を予定。

動画の内容

注意が必要な滑走路手前の標識等



管制官とのやり取りの注意事項



滑走路進入前に他の航空機の存在の確認

○停止線から実際に見える風景を追加し、特に注意すべきポイントを枠で表示



地図上に、実際の走行場所を表示

国土交通省

連絡事項　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。

報告書の書き方の注意事項

	（※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関する情報の記入は不要）	ﾌﾘｶﾞﾅ 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： 〔飛行経験等〕 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） 審査に使用した機材（航空機の種類、等級、型式、国籍及び登録記号） （※模擬飛行装置又は飛行訓練装置の場合は国土交通大臣の認定番号及び認定年月日） 実技審査の飛行経路： 実技審査の飛行時間： 審査結果：　□合格 □不合格（理由：　　） 操縦等可能期間満了日（合格した場合）　　年　　月　　日

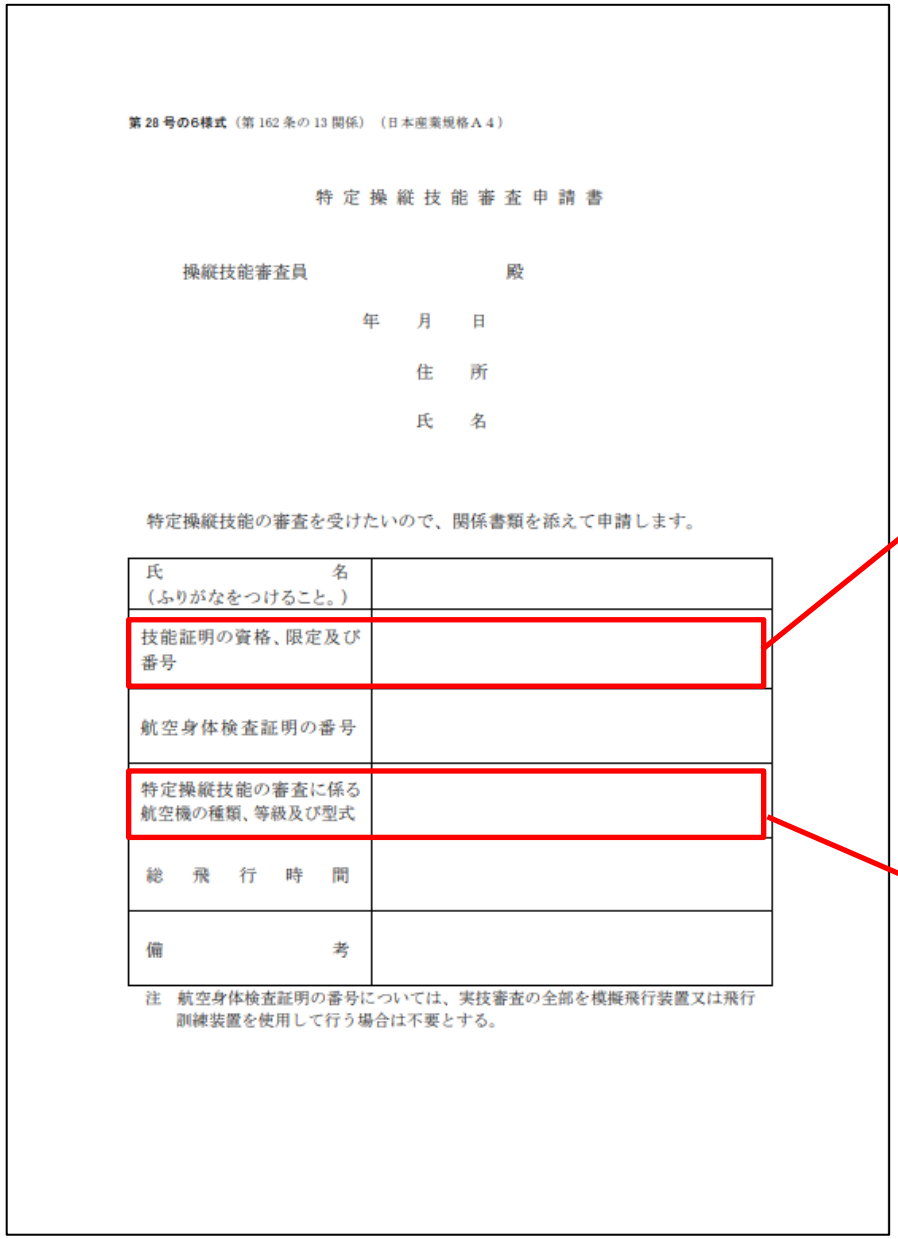
技能証明書に書かれている限定事項について書いてください。審査で使った型式を書く欄ではないので注意！

「種類、等級、型式、国籍及び登録記号」の全てを記載してください。

例：飛行機、陸上単発、C172、JA○○○○
回転翼航空機、LSP、R22、JA○○○○
など

要領では審査日から10日以内の提出が求められています。航空局からの修正依頼があった際はすみやかに修正のうえ、提出いただくようご協力お願いします。

申請書の書き方の注意事項



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	

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。

申請書受領時に被審査者が必要な項目を全て記載しているか確認してください。

技能証明の限定事項について記載があるか確認をお願いします。

例1：自家用操縦士 飛行機 第A4〇〇〇号
　　陸上単発、陸上多発（LS,LMでも可）

例2：事業用操縦士（回）第A3〇〇〇号
　　LST、LMT、AS365、AW139

例3：自家用操縦士 滑空機第A4〇〇〇号
　　HGC,MGO

審査に係る機体の等級、型式について記載があるか、確認をお願いします。

航空局へ問い合わせる前に・・・

国土交通省

特定操縦技能審査を行うにあたって、ホームページによくある問い合わせについて掲載しておりますので、ぜひご活用ください。

「特定操縦技能審査」と検索

特定操縦技能審査

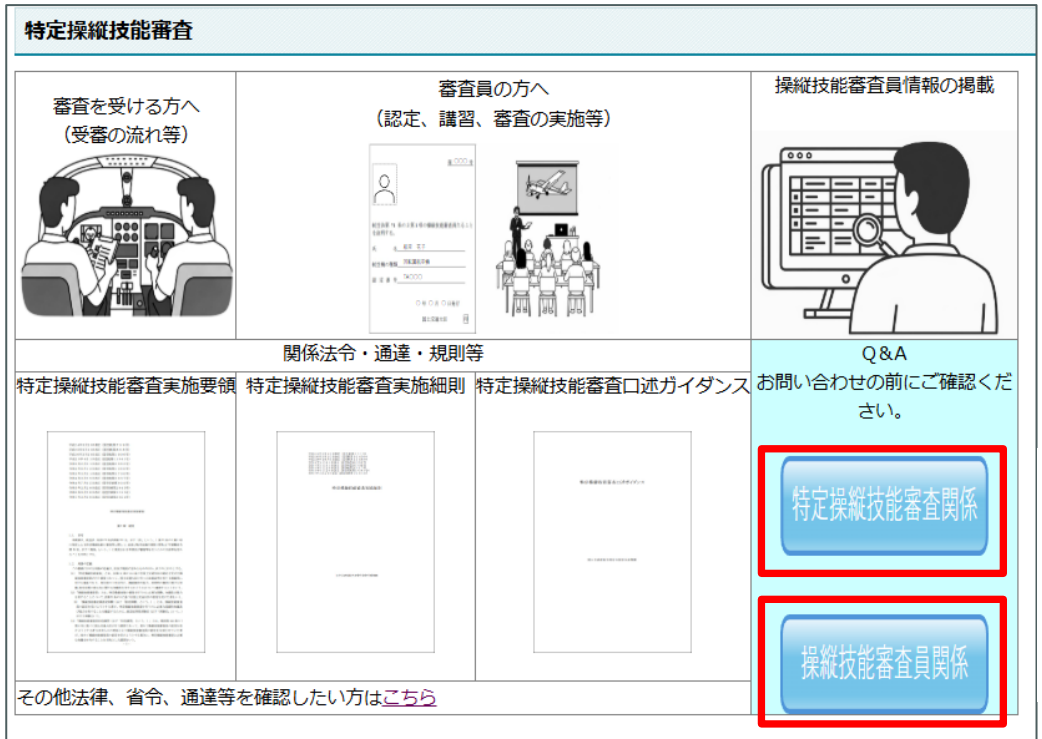
赤枠部分に関して、
Ctrl ＋ クリックしていただければ
リンク先にアクセスできます。

検索結果

国土交通省
https://www.mlit.go.jp › koku

航空：特定操縦技能の審査について（制度・審査員掲載募集）

特定操縦技能の審査について（制度・審査員掲載募集）. 1. 審査を受ける／技量維持について 2. 審査員向け（認定を受ける～審査を行う） 3. 審査員掲載 4. Q&A（審査） 5.



スマートフォンからは以下のQRコードよりアクセス

ココ!

リンク集

国土交通省

件名	URL
小型航空機の操縦士向けの安全啓発動画について	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000048.html
よくある問い合わせ（特定操縦技能審査関係）	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000010.html
よくある問い合わせ（審査員向け）	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000012.html
リーフレット集	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000014.html
東京航空局HP（特定操縦技能審査関係）	https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/info/info_others/post_38.html
大阪航空局HP（特定操縦技能審査関係） ＊お知らせに随時掲載	https://www.cab.mlit.go.jp/wcab/news/info/
通達類	https://safetyp.cab.mlit.go.jp/circular_info_top/
通達類（特定操縦技能審査関係）	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr10_000009.html
ATCコミュニケーションハンドブック	https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000028.html

本日の講習はこれにて終了です。

・講習終了後、効果測定とアンケートを実施しますのでご回答頂けますようお願いします。なお、効果測定とアンケートはマイクロソフトのFormsを使用して回答頂きます。
回答方法については受講案内のメールにて記載しております。